



# BEM-ESTAR ANIMAL NO TRANSPORTE MARÍTIMO OU FLUVIAL DE ANIMAIS VIVOS

PANORAMA DA ATIVIDADE NO BRASIL E NA ESPANHA



DIÁLOGOS UNIÃO EUROPEIA  
SETORIAIS BRASIL

# BEM-ESTAR ANIMAL NO TRANSPORTE MARÍTIMO OU FLUVIAL DE ANIMAIS VIVOS

PANORAMA DA ATIVIDADE NO BRASIL E NA ESPANHA

© 2016 União Europeia

© 2016 Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia (IBICT)

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não representam,  
necessariamente, o ponto de vista do Governo Brasileiro e da Comissão Europeia.

BRASÍLIA  
2016

# FICHA TÉCNICA

## MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO

Ministro

Blairo Maggi

Secretário Executivo

Eumar Roberto Novacki

Secretário de Defesa Agropecuária

Luis Eduardo Pacifici Rangel

## MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO, DESENVOLVIMENTO E GESTÃO

Ministro

Dyogo Oliveira

Secretário de Gestão

Gleisson Cardoso Rubin

Diretor Nacional do Projeto

Marcelo Mendes Barbosa

## DELEGAÇÃO DA UNIÃO EUROPEIA NO BRASIL

Embaixador Chefe da Delegação da União  
Europeia no Brasil

João Gomes Cravinho

Ministro Conselheiro - Chefe de Cooperação

Thierry Dudermeil

Adido de Cooperação - Coordenador do Projeto

Apoio aos Diálogos Setoriais UE-Brasil

Asier Santillan Luzuriaga

## CONSÓRCIO EXECUTOR

CESO Development Consultants/FIIAPP/INA/CEPS

## FICHA TÉCNICA

AUTORES / PERITOS

Natalia Eisenberg

Adriano Gomes Páscoa

## REVISÃO TÉCNICA

Lilian Alvares

Mirela Janice

Eidt

## CONTATOS

DIREÇÃO NACIONAL DO PROJETO

DIÁLOGOS SETORIAIS UNIÃO EUROPEIA-  
BRASIL

Secretaria de Gestão Pública

Ministério do Planejamento,  
Desenvolvimento e Gestão

Telefone: + 55 61 2020.4945/4168/4785

dialogos.setoriais@planejamento.gov.br

[www.dialogossetoriais.org](http://www.dialogossetoriais.org)

# MENÇÃO DE APOIO

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, por meio das Ações apresentadas nas convocatórias do Projeto de Apoio aos Diálogos Setoriais entre o Brasil e a União Europeia, vêm obtendo resultados muito positivos no desenvolvimento de suas atribuições.

A parceria estabelecida entre o Brasil e a União Europeia contribui para um aprimoramento dos temas abordados, uma vez que proporciona um intercâmbio de experiências entre profissionais que atuam nas mesmas áreas, porém com realidades e marcos regulatórios distintos.

A Ação FIT00009 – Bem-estar animal no transporte marítimo de animais vivos, apresentada na 8ª Convocatória, revelou-se um desafio de diplomacia e articulação internacional que resultou num trabalho gratificante e com amplas perspectivas futuras, pois abordou um tema sensível e de grande importância econômica para ambos.

Agradecemos ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, à Delegação da União Europeia no Brasil e às Secretarias Executiva, Internacional e de Defesa Agropecuária do Mapa.



# ÍNDICE

## PARTE I - PERSPECTIVA BRASIL

INTRODUÇÃO .....	11
1. BEM-ESTAR .....	19
2. LEVANTAMENTOS .....	22
2.1. DESLOCAMENTOS DOS ANIMAIS .....	22
2.1.1 ORIGEM DOS ANIMAIS .....	23
2.1.2 QUALIDADE DAS ESTRADAS .....	24
2.2. CARACTERÍSTICAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS PRÉ-EMBARQUE (EPE'S) .....	25
2.2.1 ESTABELECIMENTOS PRÉ-EMBARQUE .....	25
2.3. INFORMAÇÕES DOS NAVIOS EXPORTADORES .....	27
2.4. BANCO DE IMAGENS DOS NAVIOS .....	29
2.5. DESEMBARQUE (CAMINHÃO) / AVALIAÇÃO / EMBARQUE (NAVIO) .....	40
2.6. INDICADORES DE BEM-ESTAR .....	41
2.6.1 INDICADORES POSSÍVEIS .....	41
2.6.1.1 NA CHEGADA DA EPE .....	41
2.6.1.2 DURANTE O TRANSPORTE .....	42
2.6.1.3 DURANTE O MANEJO NA EPE .....	42
2.7. NORMATIVAS DE BEA PARA TRANSPORTE UTILIZADOS PELO MUNDO .....	43
2.7.1 AUSTRÁLIA .....	43
2.7.2 U.E. .....	48
2.7.3 CANADÁ .....	52
2.7.4 BRASIL .....	53
2.7.4.1 TRANSPORTE .....	53
2.7.4.2 INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 13 .....	55
A-1) RESENHA .....	55
A-2) TEXTO NA ÍNTegra .....	57
3. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	64

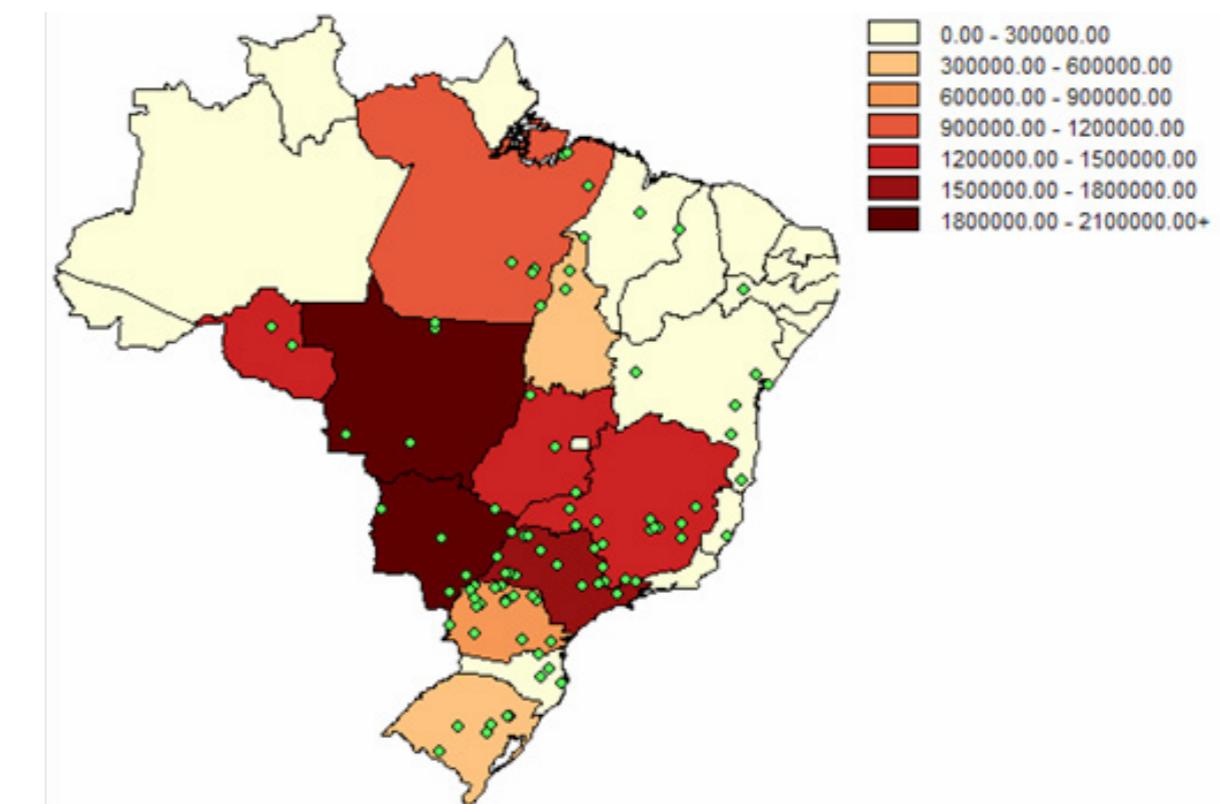
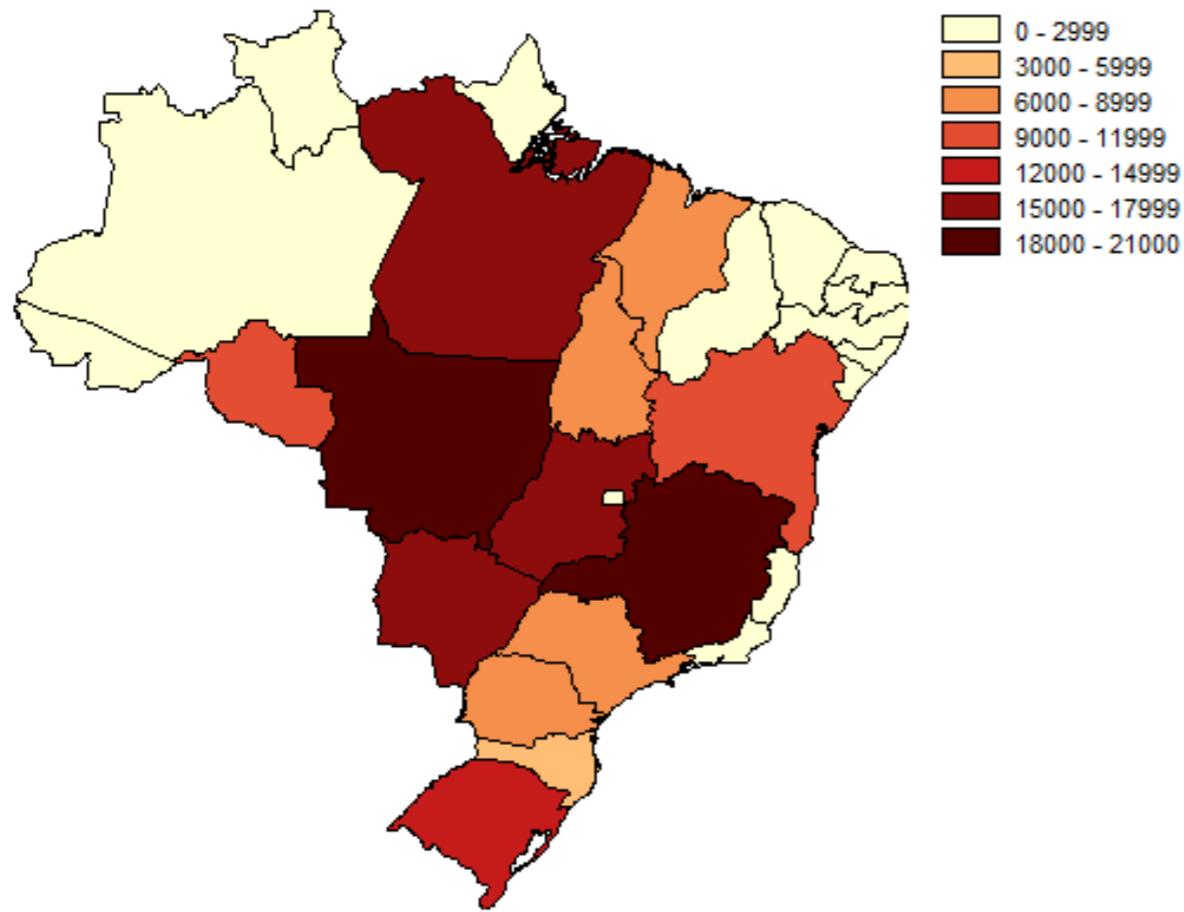
## PARTE II - PERSPECTIVA UNIÃO EUROPEIA

INTRODUCCIÓN .....	66
1. BASE LEGAL .....	68
1.1. A NIVEL INTERNACIONAL .....	68
1.2. A NIVEL DE LA UNIÓN EUROPEA (UE) .....	69
1.2.1 CONDICIONES GENERALES APLICABLES AL TRANSPORTE DE ANIMALES .....	69
1.2.2 TRANSPORTISTA .....	70
1.2.3 POSEEDOR .....	70
1.2.4 CENTRO DE CONCENTRACIÓN .....	71
1.2.5 APTITUD PARA EL TRANSPORTE .....	71
1.2.6 DISPOSICIONES APLICABLES A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE .....	73
1.2.6.1 Disposiciones generales aplicables a todos los medios de transporte .....	73
1.2.6.2 Disposiciones complementarias para buques de animales .....	74
1.2.6.3 Disposiciones complementarias para viajes largos .....	76
1.2.6.4 Espacio disponible en el caso de transporte marítimo .....	77
1.2.7 CUADERNO DE ABORDO (CAB) .....	77
1.2.8 INSPECCIONES E INFORMES ANUALES DE LAS AUTORIDADES .....	85
1.2.9 GUIAS DE BUENAS PRÁCTICAS .....	85
1.2.10 FORMACIÓN .....	86
1.3. A NIVEL NACIONAL .....	87
2. IMPACTO DE LA IMPLANTACIÓN DEL REGULAMIENTO Y SENSIBILIZACIÓN DEL SECTOR PRIVADO .....	89
3. CONSIDERACIONES FINALES .....	93
REFERENCIAS .....	94
ABREVIATURAS .....	95

## INTRODUÇÃO

A atividade agropecuária tem destacada participação na economia brasileira e, mesmo em períodos de baixo crescimento econômico, tem mantido taxas de crescimento acima da média, com estimativa de 23 % do PIB para o ano de 2015 segundo a CNA. A partir de 2004, o Brasil passou a liderar o comércio de carne bovina no mundo. Dez anos depois, em 2014, o Brasil continuou liderando as exportações de carne bovina, com embarques de 2,274 milhões de toneladas, um crescimento de 2,8% sobre o volume enviado para fora no ano anterior. Graças a um preço médio também superior, o faturamento alcançou US\$ 7,2 bilhões, número recorde e 9% superior ao de 2013. (Dados Anuário DBO).

Conforme a CNA, as exportações nacionais de carne bovina cresceram 737% em 14 anos, passando de US\$ 779 milhões (R\$ 2,7 bilhões a preços de hoje), em 2000, para US\$ 6,4 bilhões (R\$ 22,2 bilhões), em 2014. O Brasil é líder mundial em vendas externas do produto, com 21% do total. Para atender ambos os mercados (interno e externo) há estimativas de que são abatidos 30,6 milhões de bovinos por ano (IBGE 2015); com forte regionalização da produção e do abate, com prevalências na região centro-oeste (Figuras 1 e 2), sendo que os maiores centros de consumo estão localizados na região Sudeste do Brasil.



O transporte e o manejo pré-abate estão associados com uma série de eventos estressantes aos animais que podem comprometer tanto o bem-estar dos animais quanto a qualidade da carne causando prejuízos econômicos para produtores e frigoríficos. Entre a série de situações não familiares para os bovinos, que causam estresse aos mesmos, estão: agrupamento dos animais, confinamento nos currais das fazendas, embarque, confinamento nos caminhões, deslocamento,

desembarque, confinamento e manejo nos currais dos frigoríficos. Tais atividades devem ser bem planejadas e conduzidas para minimizar o estresse, minimizar os danos à carcaça e os prejuízos na qualidade da carne. As perdas ocasionadas pelas lesões nas carcaças podem ser grandes, variando de a 400 a 600 g de perda por hematoma além das perdas indiretas relacionadas ao elevado pH das carcaças que ocasiona perdas de qualidade.

Pouca atenção tem sido dada a esta etapa da produção no Brasil e mesmo os produtores, transportadores e frigoríficos, que estão diretamente envolvidos no processo, pouco sabem sobre as consequências do manejo pré-abate inadequados. Em levantamentos preliminares (Paranhos da Costa et al, 1998 e 2007) identificaram os seguintes problemas no manejo pré-abate que resultaram em aumento nos riscos de hematomas nas carcaças: (1) agressões diretas; (2) alta

densidade social; (3) instalações inadequadas; (4) transporte inadequado (caminhões e estradas em mau estado de conservação); (5) gado muito agitado (em decorrência do manejo agressivo e de alta reatividade). Mesmo sob boas condições de transporte e em jornadas curtas o gado mostrou sinais de estresse. A intensidade foi variável, mas caracterizou uma situação típica de medo. A frequência de hematomas observada foi variável de fazenda para fazenda.

A rede de estradas brasileiras tem mais que 1,72 milhões de quilômetros, sendo apenas 12,4% delas pavimentadas (CNT 2015) (Figura 3). De acordo com a Confederação Nacional de Transportes (CNT 2015) apenas 12,5% das estradas asfaltadas estão em condições excelentes e 30,2% em boas condições (Figura 4).

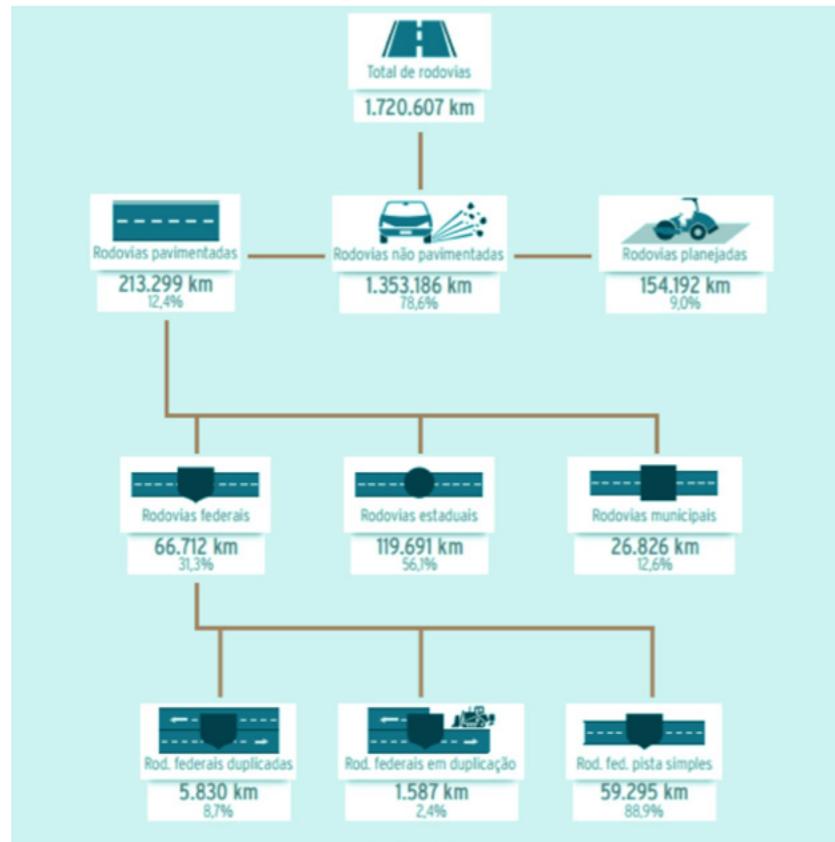


Figura 3. Características da malha rodoviária brasileira (CNT 2015)

ESTADO GERAL	EXTENSÃO TOTAL	
	KM	%
ÓTIMO	12.640	12,5
BOM	30.464	30,2
REGULAR	35.105	34,9
RUIM	16.214	16,1
PÉSSIMO	6.340	6,3
<b>TOTAL</b>	<b>100.763</b>	<b>100,0</b>

Figura 4. Condições da malha pavimentada brasileira (CNT 2015)

As condições das estradas dependem muito da localização geográfica, com melhores rodovias nos estados das regiões Sul e Sudeste e piores nas regiões Norte, Centro-Oeste e Nordeste. Em certos estados, como no Mato Grosso, por exemplo, onde são abatidos mais de 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 das chuvas, com aumento expressivo nos custos nas movimentações de cargas. Além disso, as malhas rodoviárias federais das regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste estão em estado de avançada deterioração; mesmo sendo definidas como importantes vias de escoamento da produção agrícola e pecuária. Essas condições precárias de transporte combinadas com situações climáticas desfavoráveis aumentam muito o custo operacional do transporte das cargas, bem como

o risco de gerar estresse excessivo aos animais durante o transporte, podendo inclusive levá-los à morte.

Mesmo nas regiões Sul e Sudeste, que dispõem das melhores malhas de rodovias do Brasil há problemas com o escoamento de cargas. Segundo a União Brasileira de Avicultura (UBA, 2004), a maior barreira para expansão da atividade não se encontra no mercado ou na capacidade de produção ou mesmo em problemas de qualidade ou sanidade, encontra-se na logística, reportando que rodovias em más condições aumentam em até 40% o tempo de transporte. É reconhecido pela Confederação Nacional de Transportes (CNT, 2015) que as principais rodovias utilizadas pela agroindústria exportadora são deficientes, tanto em sinalização quanto em engenharia e pavimentação.



Rodovia	Rotas	Estado
BR-010	31	Regular
BR-080	2	Regular
BR-153	22	Ruim
BR-158	1	Ruim
BR-163	5	Regular
BR-222	3	Ruim
BR-226	9	Regular
BR-230	34	Ruim
BR-251	1	Regular
BR-252	1	NA
BR-316	24	Regular
BR-422	17	NA
BR-475	1	Regular

Rodovia	Rotas	Estado
PA-036	1	NA
PA-124	6	NA
PA-127	4	NA
PA-136	3	NA
PA-140	17	NA
PA-150	38	Bom
PA-151	99	NA
PA-151	1	NA
PA-151 I	2	NA
PA-151 II	2	NA
PA-156	2	NA
PA-167	1	NA
PA-241	1	NA
PA-242	9	NA
PA-252	52	Regular
PA-253	4	NA
PA-254	5	NA
PA-256	1	NA
PA-257	2	NA
PA-263	8	NA
PA-275	1	NA
PA-279	4	NA
PA-287	3	Regular
PA-318	1	NA
PA-320	1	NA
PA-322	1	NA
PA-324	6	NA
PA-327	1	NA
PA-380	1	NA
PA-391	1	NA
PA-395	3	NA
PA-412	1	NA
PA-415	1	NA
PA-423	4	NA
PA-427	1	NA
PA-429	1	NA
PA-432	1	NA
PA-435	1	NA
PA-437	1	NA
PA-438	1	NA
PA-439	1	NA
PA-446	2	NA
PA-448	1	NA
PA-449	2	NA
PA-459	1	NA
PA-475	99	Regular

Rodovia	Rotas	Estado
TO-164	1	NA
TO-222	1	Regular
TO-226	1	Bom
TO-230	2	Bom
TO-239	1	NA
TO-335	1	Ruim
TO-336	1	Regular
TO-420	9	NA

**Figura 5.** Levantamento da qualidade das rodovias utilizadas para o transporte de gado vivo até Barcarena (segundo o CNT 2015) e o número de rotas que as utilizam.

Por exemplo, em um levantamento das rotas utilizadas para o transporte de bovinos para o porto de Barcarena, PA, verifica-se que as rotas avaliadas pela CNT (2015) em sua grande maioria apresentam estado de conservação regular ou ruim (Figura 5), sendo largamente conhecida que as rodovias não avaliadas e as rodovias não pavimentadas apresentam condições piores a essas apresentadas.

Fica evidente que há uma grande variação nas condições do transporte de animais de produção no Brasil. Em alguns casos os animais estão enfrentando condições muito ruins, com alto risco de deterioração de seu bem-estar. Em outros, o risco é menor e o bem-estar dos animais transportados não está sob forte pressão. Problemas estruturais foram constantemente detectados, dentre eles: 1) as estradas, principalmente as que dão acesso para as fazendas, são normalmente precárias; 2) a maioria das rodovias também está em condições precárias; 3) geralmente não há rotas alternativas, para o transporte de animais, 4) não há infraestrutura por desembarcar os animais em casos de emergência e 5) há alta ocorrência de viagens de longas distâncias (Apesar da média das distâncias percorridas ser de apenas 200km, frequentemente o tempo de viagem ultrapassa as 12 horas de viagem).

Problemas de manejo também foram constantemente identificados, principalmente durante os procedimentos de embarque e desembarque dos animais.

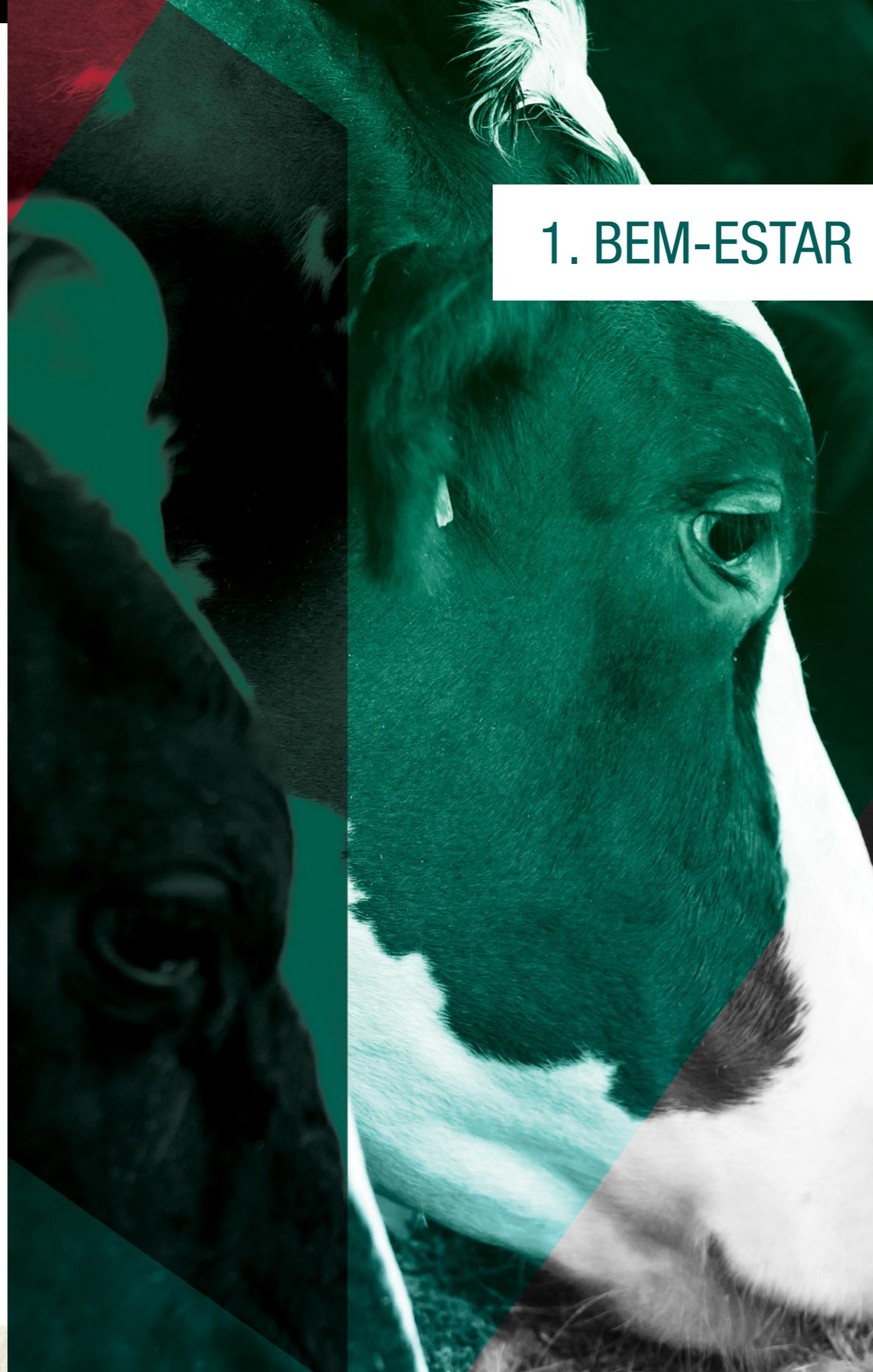
Durante o transporte, os bovinos são expostos a ambientes estranhos e muitas vezes são misturados com outros grupos que possuem animais com chifres, nervosos e de diferentes sexos e idades. Além disso, há outros pontos que contribuem para o estresse dos animais, como o manejo inadequado dos animais antes do embarque, as condições climáticas extremas (o calor ou frio excessivo), o uso de choque elétrico, os problemas de manutenção dos veículos, a alta ou baixa densidade de animais no caminhão e manejos agressivos (por imperícia ou negligência dos vaqueiros ou funcionários que manejam o gado), além dos solavancos e trepidações que podem ocorrer devido às más condições das estradas.

O manejo pré-abate mal conduzido compromete também a qualidade da carne, devido a ocorrência de contusões, fraturas, arranhões, exaustão metabólica e desidratação, podendo, em situações mais críticas, levar os animais a morte. Essas situações combinadas resultam em perdas quantitativas e qualitativas da carne, com prejuízos diretos ou indiretos para produtores, frigoríficos e consumidores, deteriorando o produto final e consequentemente depreciando seu valor comercial.

Em estudos realizados por Ernani et al (2004), observou-se que 60,39% das lesões observadas nas meias carcaças em frigoríficos, tinham menos de 24 horas de ocorridas, o que sugere que a maioria das lesões pode ter ocorrido durante o transporte ou no próprio frigorífico,

sendo que 39,61% delas foram atribuídas ao manejo na fazenda. Há evidências de que os níveis de estresse variam muito nas diferentes etapas do manejo pré-abate, por exemplo: Grigor et al (2004) avaliou o nível de cortisol (um dos indicadores de estresse) em vitelos transportados por 3 horas, em uma velocidade média de 75 Km/h, em densidades variáveis ( $0.70\text{m}^2$  e  $0.95\text{m}^2/\text{animal}$ ) e observaram que o transporte resultou em aumento expressivo dos níveis de cortisol, de  $12\pm2.4$  e  $11\pm2.4$  para  $70\pm5.3$  e  $57\pm5.4 \mu\text{g/dl}$ , para as situações com  $0.70$  e  $0.95 \text{ m}^2/\text{animal}$ , respectivamente. Resultados semelhantes foram encontrados por Kenny & Tarrant (1987), que identificaram que o movimento dos animais dentro do caminhão durante a viagem, o tempo de espera para o desembarque e o manejo durante o desembarque foram as principais causas do aumento de cortisol plasmático durante o manejo pré-abate dos bovinos.

Esses relatos indicam que os efeitos do estresse resultante do manejo pré-abate provavelmente são subestimados, caracterizando esta etapa da produção como uma etapa crítica na produção de bovinos de corte. Segundo Swatland (1999) a tecnologia do abate dos animais destinado ao consumo, somente assumiu importância científica quando se observou que os eventos que se sucedem desde a propriedade rural até o abate tinham grande influência na qualidade da carne. Entretanto, há um novo tema que tem chamado a atenção: as exigências em relação ao bem-estar dos animais, mesmo daqueles que estão na iminência de serem abatidos.



## 1. BEM-ESTAR

A cada ano que passa a preocupação com o Bem-estar animal (BEA) se torna parte integrante do modelo de produção ideal a se buscar. E com o conhecimento, esse tema cresce e extrapola o conceito inicial das cinco liberdades: liberdade psicológica (de não sentir medo ou estresse); liberdade comportamental (de expressar seu comportamento normal); liberdade fisiológica (de não sentir fome ou sede); liberdade sanitária (de não estar exposto a doenças e injúrias); e liberdade ambiental (de viver em ambientes confortáveis).

A Organização Mundial de Saúde Animal (OIE) definiu, em 2005, as normas globais, incluídas no Código Zoossanitário Internacional. Foram regulamentados os procedimentos amigáveis da produção e do confinamento de animais, no transporte para o frigorífico, no abate para consumo humano. No Brasil, seguindo a tendência mundial, o Ministério da Agricultura regulamentou a matéria em 2008 (IN 56).

A legislação de bem-estar animal no Brasil, porém, teve início com o Decreto nº 24.645 de julho de 1934, que estabelece medidas de proteção animal. Nossa atual Constituição Federal de 1988, no seu artigo nº 225, dota o poder público de competência para proteger a fauna e a flora, vedando práticas que submetam os animais a crueldade. Nesta lógica a Comissão Técnica Permanente de Bem-Estar Animal do Mapa, instituída através da Portaria

nº 185 de março de 2008 (atualizada pela Portaria nº 524 de 2011), tem o objetivo de coordenar as diversas ações de bem-estar animal do Ministério e fomentar a adoção das boas práticas para o bem-estar animal pela cadeia produtiva, sempre embasada na legislação vigente e no conhecimento técnico-científico disponível. Segue-se abaixo as matérias que regulam a preocupação com o bem-estar animal e qualidade:

#### DECRETO N° 30.691 DE 1952

*Aprova o novo Regulamento da Inspeção Industrial e Sanitária de Produtos de Origem Animal.*

#### PORTRARIA N° 524, DE MARÇO DE 2011

*Institui a Comissão Técnica Permanente para estudos específicos sobre bem-estar animal nas diferentes áreas da cadeia pecuária.*

#### INSTRUÇÃO NORMATIVA N° 46, DE 2011

*Aprova o Regulamento Técnico para os Sistemas Orgânicos de Produção Animal e Vegetal.*

#### INSTRUÇÃO NORMATIVA N° 10 DE 2010

*Aprova Regulamento Técnico para exportação de ruminantes vivos para o abate*

#### INSTRUÇÃO NORMATIVA N° 56, DE 6 DE NOVEMBRO DE 2008

*Estabelece os procedimentos gerais de Recomendações de Boas Práticas de Bem-*

*Estar para Animais de Produção e de Interesse Econômico (Rebem), abrangendo os sistemas de produção e o transporte.*

#### INSTRUÇÃO NORMATIVA N° 03 DE 2000

*Aprova o Regulamento Técnico de Métodos de Insensibilização para o Abate Humanitário de Animais de Açougue.*

### OUTRAS LEGISLAÇÕES QUE CONTEMPLAM O BEM-ESTAR ANIMAL

#### LEI N° 11.794, DE 8 DE OUTUBRO DE 2008

*Estabelece procedimentos para o uso científico de animais.*

#### DECRETO N° 24.645 DE JULHO 1934

*Estabelece Medidas de Proteção Animal.*

#### LEI N° 10.519, DE 17 DE JULHO DE 2002

*Dispõe sobre a promoção e fiscalização da defesa sanitária animal quando da realização de rodeio e dá outras providências*

#### LEI N° 9.605, DE 12 DE FEVEREIRO DE 1998

*Lei de crimes ambientais*

Geralmente, as mudanças demandam novas

tecnologias e exigem posturas culturais distintas da agropecuária do passado. Mais do que isso, precisamos pensar a um nível mais alto. Bem-estar como um todo: o Bem-Estar Animal é extremamente importante, mas sem Bem-Estar Humano, não conseguimos cobrar o primeiro e sem o Bem-Estar Financeiro não conseguimos garantir nenhum dos dois primeiros.

Sendo assim, parece ser de extrema importância o conhecimento total das atividades produtivas que envolvem os animais, o conhecimento do comportamento, das causas e efeitos que o estresse tem sobre a qualidade e quantidade a ser produzida, e isso tudo sem perder de vista a consciência dos animais.

Para termos uma ideia da complexidade que esse tema representa, o Bem-Estar Animal pode ter quatro abordagens completamente distintas de acordo com a metodologia utilizada:

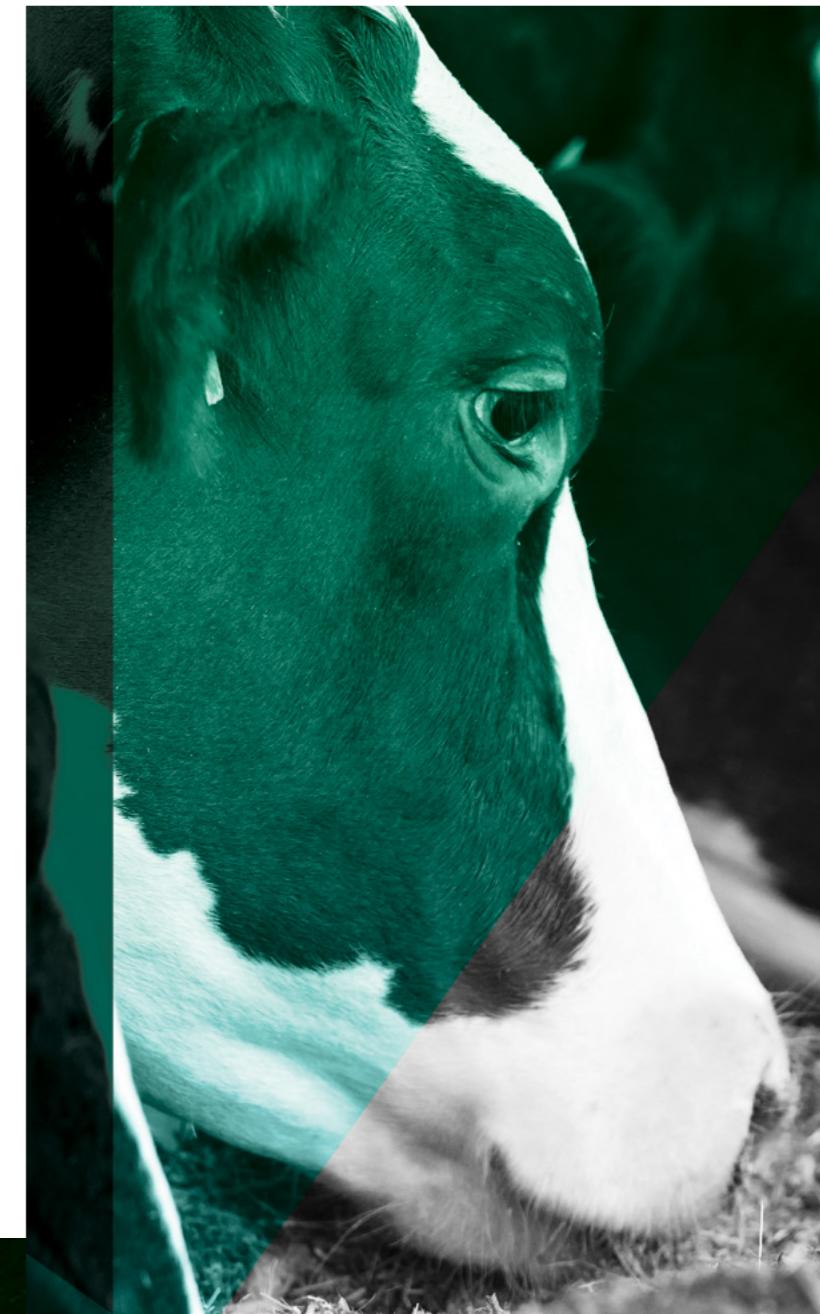
**1. Abordagem Científica:** utiliza a experimentação como ferramenta de análise, medindo características dos animais para determinar se os animais estão em sofrimento e o grau desse sofrimento;

**2. Abordagem Técnica:** utiliza índices zootécnicos para a avaliação de bem-estar, ou seja, se o animal está bem, ele produz bem;

**3. Abordagem Social:** se utiliza da interpretação que a sociedade dá ao bem-estar dos animais. Nessa abordagem são criadas as legislações envolvendo o

bem-estar, os conceitos éticos e o valor econômico que cada animal tem.

**4. Abordagem Emocional:** essa abordagem, de característica essencialmente ativista, pode se utilizar dos conceitos acima, desde que sirva a seus propósitos, mas em muitas vezes utiliza conceitos abstratos baseados no sentimento, sem mensurações.



## 2. LEVANTAMENTOS

O Brasil é um dos maiores países exportadores de gado vivo do mundo. De 2010 a 2015 foram 3.044.147 bovinos (código NCM SH8: 01022990, 01029000 e 01029090) excluindo-se os animais para fins reprodutivos. Desses mais de 3 milhões, 74,3% foram embarcados para a Venezuela e 94,5% de todos os embarques saíram do porto de Barcarena, no estado do Pará. A importância dos outros portos pode ser considerada desprezível diante desses números (4,3% - Porto do Rio Grande, RS; 1,2% - Porto de São Luis, MA; 0,003% - Porto de São Sebastião, SP). Considerando ainda que os números adquiridos pelo Porto de São Luís ocorreram somente após o embargo sofrido pelo porto de Barcarena, logo após o acidente com o navio Haidar em 06 de outubro de 2015, conforme será relatado mais à frente. A concentração dessas duas variáveis, faz com que as características da exportação de gado vivo no Brasil sejam relativamente fáceis de mensurar.

### 2.1. DESLOCAMENTOS DOS ANIMAIS

Não existe no Brasil um levantamento a respeito das **condições** do transporte de bovinos vivos desde sua origem (fazendas) para as EPE's ou, a partir dessas últimas até os portos.

Porém, os problemas relacionados ao manejo pré-embarque e ao manejo pré-abate (no caso de transporte para o frigorífico) são muito

parecidos. E foi finalizado em 2011, um estudo em parceria com o Ministério da Agricultura (Projeto CNPq nº 505999/2008-0 de Setembro de 2011), onde foram avaliados os principais problemas relacionados ao bem-estar e poderiam estar ligados ao transporte dos bovinos. A seguir veremos alguns dos resultados relacionados a esse projeto como proposta de trabalho e como exemplo do que pode acontecer no pré-embarque.

#### 2.1.1. ORIGEM DOS ANIMAIS

As decisões sobre onde comprar e qual rota seguir durante o transporte raramente são definidas com

bases nos efeitos que têm no bem-estar animal ou nas perdas decorrentes de problemas de manejo, que causam perdas quantitativas e qualitativas da carne. Nesse estudo finalizado em 2011, por exemplo, realizado somente em 3 plantas da região sudeste, entre 75 e 85% das viagens (dependendo da planta) a distância percorrida pelos animais a partir das fazendas foi de até 400 km. E isso no Sudeste, onde as distâncias são mais curtas. Espera-se que das fazendas de origem até as EPE's no Pará, por exemplo, essas distâncias sejam bem maiores. Uma forma de expor esses resultados pode ser mostrada pela figura 6 a seguir:

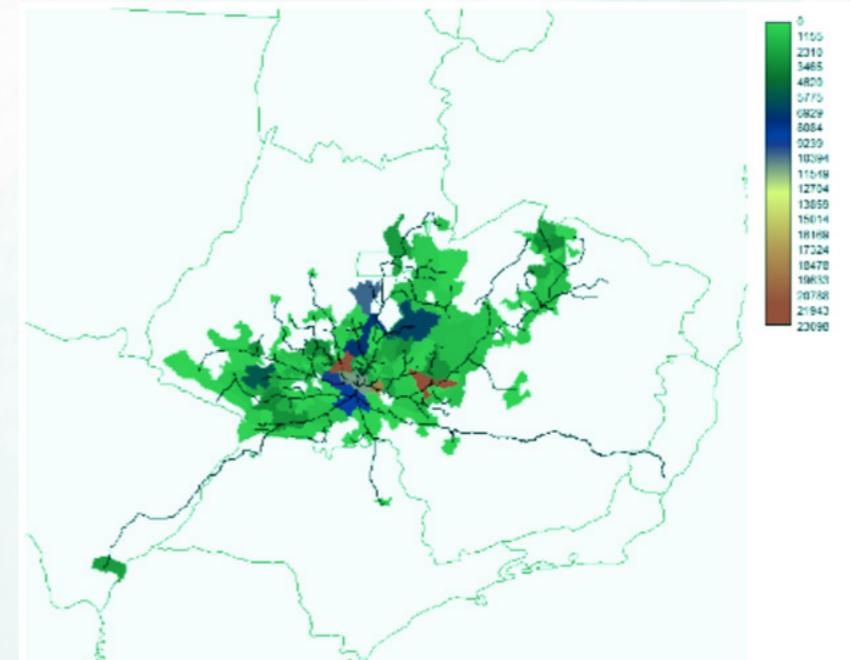


Figura 6. Exemplo do número de bovinos transportados para uma planta em função do município de origem e rotas recomendadas em função da menor distância (definido pelo Google maps).

## 2.1.2. QUALIDADE DAS ESTRADAS

Apesar do transporte de longa distância (acima de 200km) apresentar baixa ocorrência nesse exemplo, essas situações são as que requerem melhor planejamento e maior cuidado, devido aos riscos de prejudicar o bem-estar dos animais e a qualidade da carne. A maior preocupação com viagens longas é a dificuldade de resolver os problemas que possam ocorrer durante as viagens. Outra constatação com esse estudo foi a ocorrência de sazonalidade em relação à origem dos animais. Entre os meses de agosto e dezembro, houve aumento na compra de gado em regiões próximas ao frigorífico, enquanto nos outros meses do ano a compra se deu com

maior frequência em fazendas mais distantes, em particular no mês de julho, quando a frequência de viagens acima de 600 km foi mais alta.

Esse resultado é esperado para as fazendas que disponibilizam gado para as EPE's, com sazonalidade ainda maior (na região onde se encontra tanto o porto quanto as EPE's é uma região que chove bastante durante uma época do ano). Devido à grande quantidade de estradas sem pavimentação, a pioras nas mesmas faz com que o risco ao bem-estar dos animais transportados seja muito aumentado. Espera-se com isso que o tipo de estrada seja pior do que os resultados relatados pelos motoristas entrevistados no Sudeste durante a pesquisa, conforme a figura 7 a seguir:

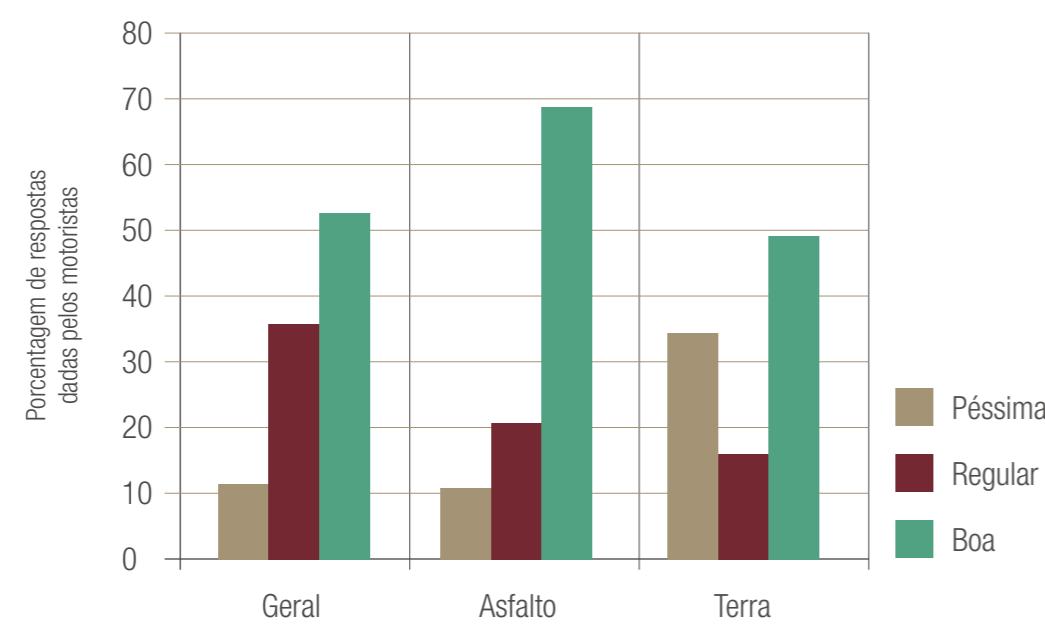


Figura 7. Porcentagem de respostas dadas pelos motoristas sobre a condição da estrada, quando perguntado sobre as condições de maneira “geral” total, e quando questionados a respeito da condição do trecho asfaltado e de terra separadamente

## 2.2. CARACTERIZAÇÃO DOS ESTABELECIMENTOS PRÉ-EMBARQUE (EPE'S)

Segundo a INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 13, DE 30 DE MARÇO DE 2010 (detalhamento no anexo 1 apresentado ao fim desse relatório), Estabelecimento Pré-Embarque ou EPE, é um estabelecimento aprovado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, cujo objetivo é o de reunir os animais antes de um embarque em navio para a exportação com a finalidade de os preparar para a viagem e para funcionar como uma “quarentena” de no mínimo 24 horas ou conforme exigência do país comprador. A EPE deve ter estruturas que facilitem a coleta de provas laboratoriais, a avaliação dos animais e os tratamentos e vacinações requeridos pelo serviço veterinário oficial.

### 2.2.1. ESTABELECIMENTOS PRÉ-EMBARQUE

Em sua grande maioria, as EPE's estão localizadas no estado do Pará e se dividem em duas associações, a Associação Brasileira dos Exportadores de Gado - ABEG (maior e mais antiga) e a Associação Brasileira dos Exportadores de Bovinos e Bubalinos - ABEBB (em funcionamento desde abril de 2015).

A exportação de gado vivo é um negócio lucrativo, porém com muitos riscos aos vendedores e grande sazonalidade devido à flutuação cambial. Em 2011, por exemplo com a valorização do Real no mercado mundial, a Venezuela (nossa principal compradora) diminuiu em 37,5% a quantidade embarcada em comparação com o ano anterior. Devido a esse e outros fatores, muitas EPE's mudam seu “status” de funcionamento a todo instante.

A seguir temos uma tabela, atualizada em outubro de 2015 com a lista das EPE's registradas no MAPA, sua localização, estado de funcionamento e se foram realizados treinamentos de manejo racional e bem-estar e em qual ano. Os treinamentos foram realizados pela empresa BEA Consultoria e Treinamento na Produção Animal (única empresa a realizar esse treinamento em EPE's) com certificado emitido pelo Grupo de Estudos e Pesquisas em Etologia e Ecologia Animal (Grupo ETCO), grupo registrado na UNESP campus de Jaboticabal, SP

TABELA 1: SITUAÇÃO DAS EPE'S EM 01 DE OUTUBRO DE 2015

Código EPE	Nome da Propriedade	Município	Funcionamento	Treinamento em BEA
EPE/001/RS	Angus Internacional Exportação de Animais Ltda	Vila da Quinta, RS	Ativa	Não
EPE/002/RS	Agropecuária Astúrias	Capão do Leão, PA	Ativa	Não
EPE/001/PA	Fazenda Sela de Prata	Abaetetuba, PA	Ativa	2 (2013 e 2015)
EPE/002/PA	Fazenda Maiau	Moju, PA	DESCREDENCIADA	Não
EPE/003/PA	Fazenda Pontilhão	Abaetetuba, PA	Ativa	1 (2010)
EPE/004/PA	Fazenda Arueira	Santa Izabel do Pará, PA	Suspen.Temporária	1 (2009)
EPE/005/PA	Fazenda Malhada da Areia	Moju, PA	DESCREDENCIADA	Não
EPE/006/PA	Fazenda Santo Onofre	Moju, PA	Ativa	3 (2010, 2012, 2013)
EPE/007/PA	Fazenda Nazaré	Moju, PA	Ativa	3 (2010, 2012, 2013)
EPE/008/PA	Fazenda Lorena	Moju, PA	DESCREDENCIADA	Não
EPE/009/PA	Fazenda Princesa	Moju, PA	Inativa	Não
EPE/010/PA	Fazenda Jutequi	Acará, PA	Suspen.Temporária	Não
EPE/011/PA	Fazenda Guará	Acará, PA	Ativa	Não
EPE/012/PA	Fazenda Morada da Lua	Abaetetuba, PA	Ativa	2 (2013 e 2015)
EPE/013/PA	Fazenda Santa Maria	Abaetetuba, PA	DESCREDENCIADA	Não
EPE/014/PA	Fazenda Retiro Santo Antônio	Santa Izabel do Pará, PA	DESCREDENCIADA	Não
EPE/015/PA	Fazenda Gato Preto	Inhangapi, PA	DESCREDENCIADA	1 (2014)
EPE/016/PA	Fazenda Cachoeira	Abaetetuba, PA	DESCREDENCIADA	Não
EPE/017/PA	Fazenda Boi Branco Khalifeh	Abaetetuba, PA	Ativa	Não
EPE/018/PA	Fazenda Pica-pau	Abaetetuba, PA	Ativa	Não
EPE/019/PA	Fazenda Gato Preto II	Inhangapi, PA	DESCREDENCIADA	1 (2014)
EPE/020/PA	Fazenda São Judas Tadeu	Irituia, PA	DESCREDENCIADA	Não
EPE/021/PA	EPE Minerva S/A	Abaetetuba, PA	Ativa	2 (2013 e 2015)
EPE/022/PA	Fazenda Alta Floresta II	Tailândia, PA	Suspen.Temporária	Não
EPE/023/PA	Fazenda Haras Chão Goiano	Acará, PA	Ativa	Não
EPE/001/SC	Terneiros Exportação Ltda	Imbituba, SC	Ativa	Não

Fonte: [http://www.agricultura.gov.br/arq\\_editor/Lista%20de%20estabelecimentos%20EPE%20cadastrados%20-%2001-10-2015.xls](http://www.agricultura.gov.br/arq_editor/Lista%20de%20estabelecimentos%20EPE%20cadastrados%20-%2001-10-2015.xls)

## 2.3. INFORMAÇÕES DOS NAVIOS EXPORTADORES

Foram solicitadas informações das características dos navios exportadores de gado bovino vivo que aportam no Brasil, com a finalidade de se conhecer se as exigências brasileiras estão sendo cumpridas e se existe um protocolo de ações a seguir em casos de sinistro. As informações foram disponibilizadas, porém estavam incompletas. Algumas das informações obtidas são descritas a seguir:

Fazem parte da Regulamentação Técnica para Exportação de Bovinos (IN 13 de 2010) a coleta de informações por parte do Serviço Veterinário Oficial: Nomes e Configuração dos navios que embarcam gado vivo (a - metragem total, b - metragem de cada deck, c - quantidade de cochos e bebedouros, d - capacidade de alimento e água, e - quantidade e capacidade do dessalinizador, f - ventilação e renovação de ar) conforme consta na RT.

Na tabela 2 abaixo, temos um resumo dos navios aportados (cujos dados foram enviados a nós) com o nome do navio, número de identificação IMO (obtido pelos sites vesselfinder, shipspotting e marinetricc), a quantidade de animais exportada por eles de 2011 a 2015, além do total, a capacidade de cada navio (segundo o questionário preenchido que foi enviado pelo Vigiagro) e a densidade calculada a partir dessas informações. Os navios foram classificados em ordem de quantidade de animais exportados.

Essa informação, por exemplo nos dá a dimensão da importância de cada navio e se ele cumpre com as exigências em termos de espaço mínimo

para os animais. A recomendação segundo o regulamento (CE) n.o 1/2005 para bovinos de 500 kg é ao redor de 1,55m<sup>2</sup>/animal. Dos navios que puderam ter esse dado calculado, por exemplo, seis apresentaram número inferior a esse (42,8% dos que apresentam o cálculo), sendo que o pior número pertence ao navio **Zaher I** que aparece na lista como o segundo navio com maior número de exportações no Brasil (mais de 200.000 animais nos últimos 5 anos).

Também foi solicitado à autoridade competente informações de como esses dados são utilizados para definir a capacidade de embarque e os manifestos de viagem onde que constam: o plano de viagem; local, data e hora do embarque; previsão de chegada, data e local; número de animais embarcados; quantidade e tipo de alimento, além da quantidade de água. Esses dados não foram entregues para a composição desse relatório. Mas na tabela 3 apresentamos um resumo do questionário enviado ao Vigiagro e disponibilizado para esse relatório que contem (em alguns casos) informações sobre a bandeira dos navios, idade, disponibilidade de cochos e bebedouros.

Todos os navios que dispõe da informação possuem um mínimo de 10% de comedouros e apenas um navio apresentou disponibilidade de bebedouro abaixo desse valor (coincidentemente o navio **Zaher I** apresentou 9% de bebedouros em relação a quantidade de animais e não apresentou no material fornecido a quantidade de comedouros).

A avaliação dessas informações pode servir como ferramenta no processo de decisão de como exportar ou que navio utilizar, além de ser muito importante para a avaliação do bem-estar durante o transporte em navios.

**TABELA 2: NOMES, IDENTIFICAÇÃO E QUANTIDADE DE ANIMAIS EXPORTADOS COM SUA DENSIDADE MÉDIA NOS ÚLTIMOS 5 ANOS EM ORDEM DECRESCENTE DE QUANTIDADE DE ANIMAIS EXPORTADOS.**

Navio	IMO	Ano						Capacidade	Densidade
		2011	2012	2013	2014	2015	Total		
Trigger	7407324	52057	92500	76820	96097	62132	379606	10000	1,69
ZAHER I	7931985		24150	69640	87325	20750	201865	6000	1,47
Boi Branco	7527306	27796	45050	39250	50050	3613	165759	4000	1,54
Pollux	7310507	47137	24050	60175	17800	13597	162759	2700	.
Nabolsi	7128760		19044	42217	52718	29003	142982	9000	1,85
Nada	9005429		35111	55287	36004		126402	16226	1,79
Abou Karim II	7615309	13011	43550	54320	4118	3484	118483	3421	1,53
ZAHER V	6703343	37050	24403	39750		15010	116213	.	.
WARDEH	7708285	4044	8929	25718	35631	1000	75322	.	.
Abou Karim	7434949	3000	15544	31656	21928		72128	3760	1,53
Abou Karim I	7120768	23262	38624	4992		3176	70054	.	.
Abou Karim III	8003060	4038	16225	26708	22000		68971	4150	.
Spiridon II	7311329		3000	24900	33429	2300	63629	.	.
FM SPIRIDON	7300992		16349	25700	14200	6200	62449	.	.
Rami M	7026663	24148	5672	21125	2700		53645	.	.
Transporter	8701387		3000	11398	30273	11733	56404	2450	2,03
Polaris 2	8417625			7616	42133		49749	7500	1,51
ZAHER III	7104972	2800		16000	30400		49200	1750	.
Almahmoud Oriente	8200577	17600	27001				44601	2500	1,64
SM Spiridon	.	42720					42720	.	.
Almahmoud 2	.	23200					23200	.	.
Abou Karim IV	7711866		4200	7500	7130		18830	2400	1,51
Zein I	7622041			18611			18611	5728	1,59
Ocean Drover	9232852	16459					16459	.	.
Almahmoud Express	8200565	16450					16450	.	.
YOSOR	7819113		5635			15663	21298	.	.
Pearl Of Para	9074925			4358	5000		9358	.	.
Britta K	7368815	8656					8656	.	.
Sunlight Bey	7619525	8247					8247	.	.
Ocean Outback	9360788			7500			7500	4263	1,86
Limousin Express	8103755	7000					7000	.	.
Neameh	7903029			3000	3000		6000	2424	1,88
Karim Allah	6519144	4176	1267				5443	.	.
Almahmoud	.		1709				1709	.	.
Polaris 1	.				1000		1000	.	.
Polaris 3	.				1000		1000	.	.
<b>Total</b>		<b>382851</b>	<b>455013</b>	<b>674241</b>	<b>593936</b>	<b>187661</b>	<b>2293702</b>		

Tabela 3: Navios e suas identificações (IMO), bandeira, espaço útil ( $m^2$ ), quantidade de decks, capacidade de transporte, sistema de alimentação, quantidade e densidade de comedouros e bebedouros, local e ano de construção e proprietários.

## 2.4. BANCO DE IMAGEM DOS NAVIOS

A seguir é apresentado um banco de imagens dos navios que transportaram bovinos de 2011 a 2015 (segundo o relatório fornecido pelo Vigiagro). O objetivo desse banco de imagens é reconhecer as características de cada navio, associando dessa forma as dificuldades que cada um pode ter ao manejo ou à acomodação (ventilação por exemplo, quantidade e angulação das rampas, número de pisos).



# TRANSPORTER

## Cap. 2.450 animais



**OCEAN OUTBACK**  
Cap. 4.263 animais



**ABOU KARIM IV**  
Cap. 2.400 animais



**TRIGGER**  
Cap. 10.000 animais



**ABOU KARIM III**  
Cap. 4.150 animais



**BOI BRANCO**  
Cap. 4.000 animais



**POLLUX**  
Cap. 2.700 animais



**ZEIN I**

Cap. 5.728 animais



**POLARIS 2**

Cap. 7.500 animais



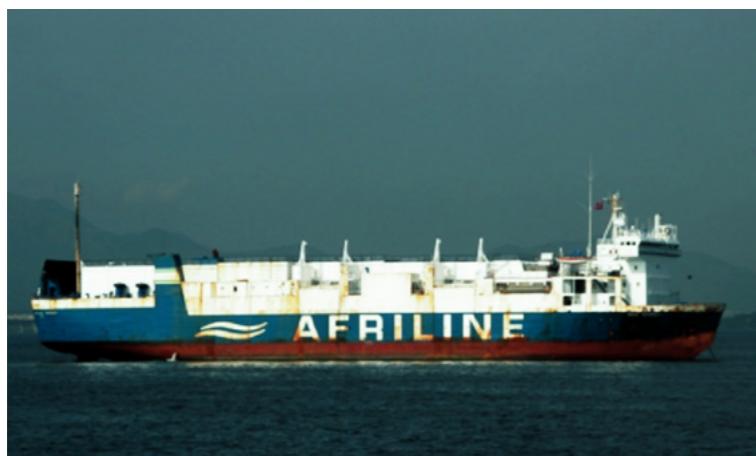
**NADA**

Cap. 16.226 animais



**ZAHER III**

Cap. 1.750 animais



**ZAHER I**

Cap. 6.000 animais



**NEAMEH**

Cap. 2.424 animais



**ABOU KARIM**  
Cap. 3.760 animais



**BLUE OCEAN A**  
Cap. 3.000 animais



**ABOU KARIM II**  
Cap. 3.421 animais



**F.M. SPIRIDON**  
Cap. n.inf.



**ZAD ELKHIR**  
Cap. n.inf.



**YOSOR**  
Cap. n.inf.



NABOLSI I  
Cap. 9.000 animais



RAMI M  
Cap. n.inf.



ABOU KARIM I  
Cap. n.inf



AL MAHMOUD EXPRESS  
Cap. n.inf.



BRITTA K  
Cap. n.inf.



KARIM ALLAH  
Cap. n.inf.



LIMOUSIN EXPRESS  
Cap. n.inf.



SUNLIGHT BEY  
Cap. n.inf



OCEAN DROVER  
Cap. n.inf.



WARDEH  
Cap. n.inf.



SPIRIDON II  
Cap. n.inf.



ZAHER 5  
Cap. n.inf.

## 2.5. DESEMBARQUE (CAMINHÃO) / AVALIAÇÃO / EMBARQUE (NAVIO)

Foi sugerido fazer um projeto de interface entre o caminhão boiadeiro e o navio transportador que facilite, tanto o processo de desembarque/

embarque, quanto a avaliação/seleção/descarte de animais por parte da autoridade competente. Dessa maneira apresentamos a seguir uma sugestão de projeto arquitônico de uma instalação a ser construída em uma plataforma móvel (com rodas) que contempla agilidade no processo de desembarque, facilidade na observação e desvio de animais (e posterior retorno ao caminhão se necessário) e embarque no navio.

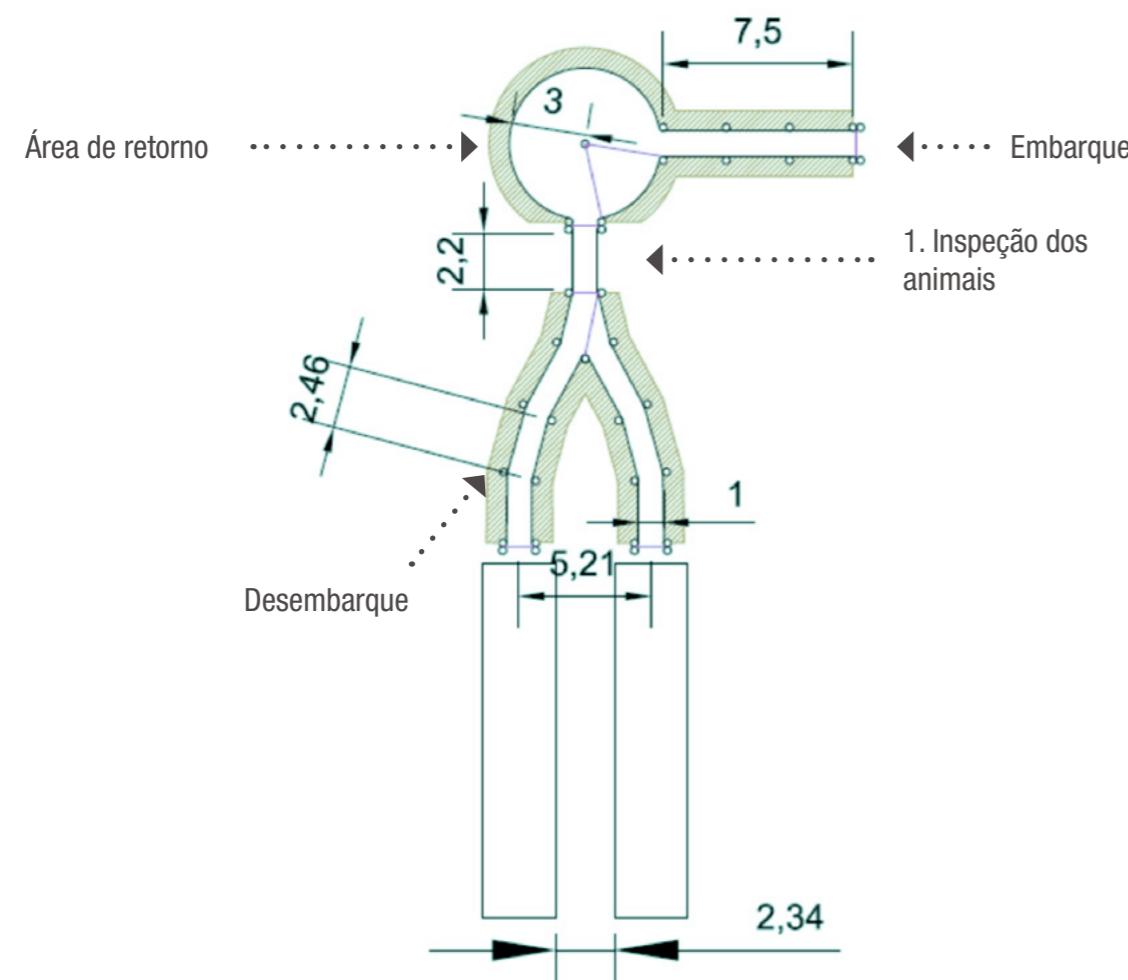


Figura 8: Projeto de interface entre os caminhões boiadeiros e os navios.

## 2.6. INDICADORES DE BEM-ESTAR

### 2.6.1 INDICADORES POSSÍVEIS

A lista apresentada a seguir é uma compilação de todos os indicadores diretos e indiretos possíveis de serem avaliados e registrados em maior ou menor grau de dificuldade. O objetivo aqui foi o de apresentar esses indicadores e caracterizar sua importância e não o de sugerir que sejam coletados sistematicamente, até porque nós já passamos por essa experiência e o tempo dispendido a essa tarefa tornou-a inexcusável.

#### 2.6.1.1. NA CHEGADA DA EPE

1. Placa do caminhão;
2. Horário de chegada na EPE;
3. Horário de desembarque;
4. Nome do motorista;
5. Cidade/Fazenda de origem;
6. Distância percorrida no asfalto (segundo o motorista);
7. Distância percorrida na terra (segundo o motorista);
8. Condição da estrada (segundo o motorista);
9. Frequência de paradas (segundo o motorista);
10. Tempo de duração da viagem (segundo o motorista);
11. Ocorrência de animais deitados (segundo o motorista);
12. Número de bovinos em cada compartimento de carga do caminhão (segundo o motorista);
13. Ocorrência de quedas no desembarque (consideradas quedas, as ocorrências de animais que em algum momento do desembarque encostam pelo menos um dos joelhos no chão);
14. Frequência de batidas na guilhotina (consideradas as frequências de batidas dos animais com o lombo, cupim ou traseiro na porteira guilhotina dos caminhões);
15. Frequência de batidas na porteira (consideradas as frequências de batidas dos animais com a paleta, costela ou anca nas laterais das porteiras do caminhão);
16. Modo de abertura das guilhotinas (a abertura das guilhotinas é considerada "adequada" quando: i. a porteira traseira foi totalmente aberta sem a presença de animais deitados na sua proximidade; ii. a porteira na sequência foi totalmente aberta quando faltava menos de 3 animais para sair do compartimento anterior e não havia animal deitado atravessado na porteira ou na proximidade dela; iii. quando essas recomendações foram seguidas na abertura dos outros compartimentos);
17. Uso do bastão elétrico;
18. Ocorrência de animais feridos, pisoteados ou mortos na chegada;
19. Ocorrência de animais com problemas de locomoção;
20. Raça/Presença ou não de chifres;
25. Curral ou piquete onde os animais foram alojados; .

### 2.6.1.2. DURANTE O TRANSPORTE

1. Trajeto recomendado entre as cidades (Google maps);
2. Tipo e característica dos veículos;
  - a. Quanto ao tipo os veículos foram identificados como: não articulados ("truck"), articulados com um piso, articulado com dois pisos (carreta de dois andares), bi-articulados (Romeu e Julieta) e bi-articulado estendido (Romeu e Julieta estendida).
  - b. Quanto à característica os caminhões foram definidos dois grupos: i. com compartimento de carga de madeira e ii. com compartimento de carga de metal.
3. Dimensões das carrocerias;
  - a. O número de compartimentos de cargas e as medidas (comprimento e largura) de cada um deles, além da medida de altura da saída do compartimento de carga até o chão;
4. Presença de borrachão (tipo de piso embrorrachado com ranhuras antiderrapantes) e grade;
5. Estado de conservação geral da carroceria [sendo considerada como: i. boa - a carroceria que apresentava grade em bom estado de conservação (sem pontas soltas ou partes quebradas), nenhuma tábua quebrada (quando de madeira) e piso íntegro; ii. Regular - a carroceria que apresentava alguma irregularidade leve, tais como tábuas quebradas que não prejudicassem diretamente os animais (apenas dificultavam o manejo), problemas que interferissem na abertura das guilhotinas pontas da grade

do piso quebradas ou soltas ou ainda buracos pequenos no assoalho que não coubesse a pata de um bovino; iii. irregular - a carroceria que apresentava tábuas quebradas na lateral ou parte traseira da carroceria, grande o suficiente para que os animais pudesse enfiar a cabeça, buracos no assoalho que pudesse prender a pata dos animais, parafusos voltados para o interior da carroceria.

### 2.6.1.3. DURANTE O MANEJO NA EPE

1. Número do lote;
2. Horário de início do manejo de cada lote;
3. Frequência de quedas em cada parte da instalação;
4. Frequência de pancadas nas porteiras em cada parte da instalação;
5. Frequência de utilização do bastão elétrico em parte da instalação;
6. Ocorrência de mistura de lotes;
7. Espaçamento para os animais nos piquetes ou currais;
8. Facilidade de acesso ao alimento (disponibilidade de cochos);
9. Avaliação rápida de temperatura (termômetro laser);
10. Avaliação de Escore Corporal dos animais

## 2.7. NORMATIVAS DE BEA PARA TRANSPORTE UTILIZADAS PELO MUNDO

### 2.7.1. AUSTRÁLIA (LAND TRANSPORT STANDARDS, THE LIVESTOCK MANAGEMENT ACT 2010)

As normas Australianas visam identificar responsabilidades em todas as etapas do processo de transporte (rodoviário, ferroviário e naval), sendo descrito a pessoa responsável que deve exercer cuidados para garantir o bem-estar dos animais sob seu controle em conformidade com as normas de transporte.

A responsabilidade pelo bem-estar dos animais no processo de transporte é: do expedidor para: reunir e embarcar os animais, além da preparação, incluindo inspeção e seleção como "apto para a viagem pretendida", e fornecimento de ração e água, assegurando os períodos ideais de jejum.

O transportador é responsável pelo: carregamento, incluindo a inspeção final durante o mesmo como "apto para a viagem prevista", a densidade de carga, e as inspeções adicionais durante o transporte, tempo de paradas durante a viagem e descarregamento.

O receptor após o descarregamento dos animais precedentes de uma viagem superior a 24 horas deve receber um registro que consta: data e a hora em que os animais tiveram o último acesso à água e a data e hora das inspeções e quaisquer

anotações referentes ao bem-estar dos animais, também deve constar os contatos de emergência.

Segundo a legislação qualquer pessoa envolvida no processo de transporte de animais deve ser competente para realizar suas tarefas, ou devem ser supervisionadas por uma pessoa competente.

A pessoa responsável pelo transporte deve garantir que os veículos e equipamentos de manejo sejam construídos, mantidos e operados de forma a minimizar o risco para o bem-estar dos animais.

Veículos e equipamentos devem: ser adequados para conter as espécies, ter fluxo de ar eficiente, ter piso que minimiza a probabilidade de lesão, escorregamentos ou quedas, ser livre de saliências internas e outros objetos que possam causar ferimentos.

O que determina se um animal é ou não apto ao transporte é: ser incapaz de andar por conta própria, não suportar o peso em todas as pernas, severamente magro, visivelmente desidratado, mostrando sinais visíveis de ferimentos graves, angustiados, que sofram de doenças que possam causar aumento da dor ou sofrimento durante o transporte, cego dos dois olhos.

No caso de vacas prenhas, no sexto ou sétimo mês de gestação, o jejum hídrico não pode ultrapassar 12 horas, sendo que após esse período, devem descansar por pelo menos 12 horas, com alimento e água de qualidade, além de espaço. Para vacas até duas semanas antes do parto previsto, esse tempo cai para 4 horas e devem ser transportadas separadas das outras vacas.

Qualquer animal avaliado como não apto para a viagem pretendida só deve ser transportado sob orientação de um veterinário (ex. animal com problemas de locomoção deverá ser transportado em caso de necessidade, isolado de outros animais, com uma cama de material permitido para que possa deitar durante a viagem). O expedidor deve apenas fornecer animais que estão aptos para a viagem prevista.

A pessoa responsável não deve carregar, nem permitir serem carregados animais que não estão aptos para a viagem prevista, exceto sob orientação de um veterinário que é o responsável pela saúde dos animais.

Se um animal é avaliado não apto para a viagem prevista, antes do carregamento, a pessoa responsável deve tomar as providências necessárias para o atendimento, tratamento ou sacrifício humanitário do animal na primeira oportunidade.

Se for atingido o tempo máximo de jejum hídrico, a pessoa responsável deve fornecer aos animais a parada obrigatória (água, comida, espaço para deitar e descansar) de acordo com as normas aplicáveis a cada espécie antes de continuar a jornada atual ou antes de iniciar outra jornada.

A pessoa responsável deve gerenciar o tempo de jejum hídrico com o objetivo de minimizar os riscos para o bem-estar dos animais de acordo com: o aumento do risco em viagens mais longas, vistorias se os animais estão aptos para continuar a viagem.

Condições climáticas, cuidado maior em categorias mais sensíveis, por exemplo, fêmeas gestantes ou animais jovens. Cuidado nas anotações de quando os animais beberam água e descasaram em viagens com duração superior a 24 horas.

O motorista deve avaliar a densidade de carga para cada divisão no caminhão, com exceção das aves, emas e avestruzes. A avaliação baseia-se no peso vivo médio dos animais e devem ser calculados para minimizar os riscos para o bem-estar dos animais. A determinação da densidade de carga deve considerar todos os seguintes fatores:

- i) espécie e categoria;
- ii) tamanho e condição corporal;
- iii) comprimento de lã ou pelos;
- iv) presença de chifre;
- v) condições climáticas;
- vi) natureza da viagem prevista;
- vii) tipo e a capacidade do veículo.

O condutor deve segregar os animais por divisórias internas suficientes para minimizar os riscos para o bem-estar de outros animais.

A determinação da segregação deve considerar os seguintes fatores:

- i) espécie, classe e tamanho;
- ii) a saúde geral dos animais;
- iii) o nível de agressão;
- iv) natureza da viagem prevista.

A pessoa que lida com os animais no processo de transporte deve fazê-lo de uma forma que seja apropriada à espécie e classe, e minimiza a dor ou lesão. Especificamente:

- I. Os animais (excluindo aves) não devem ser levantados apenas pela cabeça, orelhas, chifres, pescoço, cauda, lã, pelos ou penas, ou,
- II. Os animais não devem ser levantados do chão por uma única perna, exceto no caso de todas as aves e ovelhas, cabras e porcos se eles têm menos de 15 quilogramas de peso vivo, ou,
- III. A elevação mecânica (excluindo aves, emas e avestruzes em caixas) deve garantir que é segura para os animais;
- IV. Os animais não devem ser jogados ou descartados;
- V. Os animais não devem ser atingidos com murros nem pontapés;
- VI. Os animais que são incapazes de caminhar não devem ser arrastados, exceto em caso de emergência para permitir o manuseio seguro, elevação, tratamento ou sacrifício humanitário.

A pessoa que lida com os animais no processo de transporte não deve usar bastão elétrico a menos que permitido na espécie e não deve usá-lo:

- I. nas áreas genital, anal ou facial;
- II. em animais com menos de três meses de idade;

III. em animais que são incapazes de se afastar;

IV. em excesso num único animal.

Um transportador deve garantir que a rampa e o veículo estão corretamente alinhados e que qualquer diferença entre a rampa e o veículo é suficientemente estreita para minimizar a probabilidade de danos para os animais durante o carregamento e descarregamento.

O transportador ou a autoridade marítima deve:

- I. inspecionar o compartimento de transporte imediatamente antes da partida, para garantir que as portas estão fechadas e acondicionadas;
- II. fiscalizar o local de recebimento imediatamente antes do descarregamento, para garantir que haja o acesso livre e espaço suficiente para os animais serem descarregados,
- III. notificar o receptor da chegada dos animais ao destino.

O transportador ou a autoridade marítima deve inspecionar os animais:

- I. no veículo antes da partida;
- II. exceto aves, emas e avestruzes em gaiolas ou quando os animais viajam em veículos de transporte embarcados em um navio durante uma viagem marítima, dentro da primeira hora da viagem e, em seguida, pelo menos a cada três horas ou a cada repouso do condutor, o que ocorrer primeiro;

III. ao descarregar;

IV. e a cada mudança de condutor ao longo do trajeto.

Ao identificar um animal angustiado ou ferido em uma inspeção, a pessoa responsável deve fornecer ou procurar ajuda na primeira oportunidade.

A pessoa responsável deve tomar as medidas cabíveis para minimizar o impacto das condições climáticas extremas no bem-estar dos animais durante o processo de transporte.

O receptor dos animais deve tomar providências para separar animais fracos, doentes ou feridos para o descanso e recuperação, tratamento adequado ou sacrifício humanitário e/ou descarte de animais mortos.

#### EM BOVINOS:

Se os animais abaixo de 6 meses de idade forem transportados com um jejum hídrico de 48 horas a pessoa responsável deve garantir que os mesmos tenham uma parada para descanso de 36 horas antes de iniciar outra jornada.

Vacas com mais de seis meses de gestação excluindo as últimas quatro semanas, vacas com bezerros ao pé ou bezerros entre 1-6 meses de idade com jejum hídrico de 24 horas, devem ter um descanso de 12 horas antes de iniciar outra jornada.

Vacas nas últimas quatro semanas da gravidez só devem ser transportadas sob orientação de um veterinário, a menos que a jornada tenha duração inferior a quatro horas.

A pessoa encarregada de transportar um bezerro recém-nascido com menos de cinco dias de idade diretamente para uma instalação de criação de vitelos deve garantir ao bezerro:

- i) alimentação líquida dentro de seis horas antes do carregamento,
- ii) cama para que o animal possa se deitar,
- iii) proteção contra frio e calor
- iv) não ser transportado por mais de seis horas.

A pessoa encarregada de transportar bezerros entre cinco e 30 dias deve garantir ao bezerro:

- I. proteção contra frio e calor,
- II. estar em boa saúde, alerta e ser capaz de levantar e deitar,
- III. ter sido alimentado adequadamente com leite ou substituto do leite na fazenda dentro de seis horas antes do carregamento,
- IV. ser carregados e entregues num período máximo de 18 horas desde a última alimentação e não mais do que 12 horas de transporte.
- V. ter registros que possam ser auditáveis com dados da última alimentação dos bezerros

Um bezerro prematuro deve ser transportado quando estiver tão apto quanto um bezerro normal, a termo.

Todos os bezerros devem ter condições de deitar nos seus esternos.

**TABELA 4: ESPAÇO POR ESPÉCIE E CATEGORIA ANIMAL (LEGISLAÇÃO AUSTRÁLIA):**

Categoria Animal	Espaço
Cavalo Adulto	1,2m <sup>2</sup>
Cavalo jovem (18 a 24 meses)	1,0 m <sup>2</sup>
Cavalos jovem (12 a 18 meses)	0,9m <sup>2</sup>
Cavalos jovens (5 a 12 meses)	0,7 m <sup>2</sup>
Bovinos 100Kg	0,31 m <sup>2</sup>
Bovinos 200Kg	0,53 m <sup>2</sup>
Bovinos 300Kg	0,86 m <sup>2</sup>
Bovinos 400Kg	1,05 m <sup>2</sup>
Bovinos 500Kg	1,23 m <sup>2</sup>
Bovinos 600Kg	1,47 m <sup>2</sup>
Suíños 15Kg	0,09 m <sup>2</sup>
Suíños 50Kg	0,22 m <sup>2</sup>
Suíños 100Kg	0,35 m <sup>2</sup>
Suíños 150Kg	0,55 m <sup>2</sup>
Pintainhos de 1 dia	455 pintainhos/m <sup>2</sup>
Frangos de até 1,6 Kg	40 frangos/ m <sup>2</sup>
Frangos de 1,6 Kg a 2,2 Kg	36 frangos/ m <sup>2</sup>
Frangos de 2,2 Kg a 3,0 Kg	28 frangos/ m <sup>2</sup>
Frangos de 3,0 a 5,0 Kg	20 frangos/ m <sup>2</sup>
Perus	100 cm <sup>2</sup> /ave

Adaptado Land Transport Standards, the Livestock Management Act 2010

## 2.7.2. UNIÃO EUROPEIA (REGULAMENTO (CE) N.O 1/2005 DO CONSELHO DE 22 DE DEZEMBRO DE 2004)

Ninguém pode proceder ao transporte de animais se o caminhão não tiver sido inspecionado e aprovado.

Cabem às autoridades competentes o controle adequado das informações quanto à certificação do transportador e a veracidade da informação prestada quanto ao trajeto. Todos os caminhões são dotados de um sistema de navegação.

Devem ser ministrados cursos de formação aos transportadores.

Não pode ser retida nenhuma remessa de animais durante o transporte, a menos que tal seja estritamente necessário para o bem-estar dos animais ou por motivos de segurança pública.

Não pode haver nenhum atraso injustificado entre o fim do carregamento e o momento da partida. Caso alguma remessa de animais tenha de ser retida durante o transporte por mais de duas horas, a autoridade competente deve garantir a tomada de disposições adequadas para o cuidado dos animais e, sempre que necessário, a sua alimentação, fornecimento de água, o descarregamento e o alojamento.

Os estados-membros devem fomentar guias de boas práticas.

Não pode ser transportado nenhum animal

que não esteja apto a viajar, na legislação há a descrição de todas as situações possíveis ou não para o transporte.

Animais doentes e feridos durante o transporte devem receber tratamento o mais rápido possível.

Não se deve utilizar sedativos para o transporte a não ser que os mesmos sejam indispensáveis para o bem-estar dos animais.

Fêmeas em lactação devem ser ordenhadas em períodos não superiores a 12 horas.

Os meios de transporte, contentores e respectivos equipamentos devem ser concebidos, construídos, mantidos e utilizados de forma a:

- a.** Evitar ferimentos e sofrimento e garantir a segurança dos animais;
- b.** Proteger os animais das intempéries, temperaturas extremas e variações meteorológicas desfavoráveis;
- c.** Serem limpos e desinfetados;
- d.** Evitar a fuga ou a queda dos animais e serem capazes de resistir às tensões dos movimentos;
- e.** Garantir a manutenção da qualidade e quantidade de ar adequadas à espécie transportada;
- f.** Facilitar o acesso aos animais de forma a permitir a sua inspeção e o seu tratamento;
- g.** Apresentarem uma superfície de chão antiderrapante;

**h.** Apresentarem uma superfície de chão que minimize os derramamentos de urina e fezes;

**i.** Fornecer uma fonte de iluminação suficiente para a inspeção e o tratamento dos animais durante o transporte.

No interior do compartimento dos animais e em cada um dos seus níveis, deve ser previsto espaço suficiente para assegurar uma ventilação adequada acima dos animais, quando estes se encontrem naturalmente de pé, sem que de forma alguma sejam privados dos seus movimentos naturais.

Os veículos de transporte de animais devem estar clara e visivelmente sinalizados com a indicação da presença de animais vivos.

Os veículos rodoviários devem possuir equipamento adequado para o carregamento e o descarregamento.

Os intervalos de alimentação e fornecimento de água, os períodos de viagem e os períodos de repouso são estabelecidos do seguinte modo:

- a.** Os novilhos, os borregos, os cabritos e os potros não desmamados que recebam uma alimentação láctea, bem como os leitões não desmamados, devem, após 9 horas de viagem, ter um período de repouso de pelo menos 1 hora, para serem abeberados e, se necessário, alimentados. Depois deste período de repouso, podem ser

transportados por mais um período de 9 horas;

**b.** Os suínos podem ser transportados por um período máximo de 24 horas. Durante a viagem, devem ter sempre água à disposição;

**c.** Os equídeos domésticos podem ser transportados por um período máximo de 24 horas. Durante a viagem, os animais devem ser abeberados e, se necessário, alimentados de 8 em 8 horas;

**d.** Bovinos, ovinos e caprinos devem, após 14 horas de viagem, ter um período de repouso de pelo menos 1 hora, suficiente nomeadamente para serem abeberados e, se necessário, alimentados. Depois deste período de repouso, podem ser transportados por mais um período de 14 horas.

Após o período de viagem estabelecido, os animais devem ser descarregados, alimentados e abeberados e devem ter um período de repouso de, pelo menos, 24 horas.

Estados-Membros ficam autorizados a prever um período máximo de viagem de 8 horas não prolongável para os transportes de animais para abate efetuados exclusivamente a partir de um local de partida até um local de destino situados no próprio território.

## TRANSPORTE DE LONGA DISTÂNCIA

Os meios de transporte devem estar equipados com um teto de cor clara e ser devidamente isolados;

Os animais devem dispor de material de cama adequado ou de material equivalente que garanta o seu conforto, adaptado à espécie e ao número de animais transportados, à duração da viagem e às condições meteorológicas. Este material deve garantir uma absorção adequada da urina e das fezes.

O meio de transporte deve estar abastecido com uma quantidade suficiente do alimento para às necessidades alimentares dos animais em questão durante a viagem. Os alimentos para animais devem estar protegidos contra as condições climáticas e de contaminantes tais como poeira, combustível, gases de combustão e urina e fezes dos animais.

Sempre que seja utilizado um equipamento específico para a alimentação dos animais, tal equipamento deve ser transportado no meio de transporte.

Sempre que se utilize um equipamento para a alimentação dos animais, este deve ser concebido de forma a poder, se necessário, ser fixado ao meio de transporte para evitar qualquer derramamento. Quando o meio de transporte estiver em movimento e o equipamento não estiver a ser utilizado, deve ser arrumado separadamente dos animais.

Os equídeos devem ser transportados em baías individuais, com exceção das éguas com os respectivos potros.

O meio de transporte deve estar equipado com divisórias para que possam ser criados compartimentos separados, assegurando ao mesmo tempo um acesso livre à água para todos os animais.

As viagens de longo curso só são autorizadas para os equídeos domésticos e os animais domésticos das espécies bovina e suína, exceto se acompanhados pela mãe, nas seguintes condições:

- os equídeos domésticos devem ter mais de 4 meses de idade, com exceção dos equídeos registados,
- os vitelos devem ter mais de 14 dias,
- os suínos devem ter mais de 10 kg.

Os equídeos não domados não podem ser transportados em viagens de longo curso.

Os cochos de água devem estar em boas condições de funcionamento, ser concebidos adequadamente e estar bem posicionados para as categorias de animais que devem ser abeberados a bordo do veículo.

**TABELA 5: ESPAÇO POR ESPÉCIE E CATEGORIA ANIMAL (UNIÃO EUROPEIA):**

Categoria Animal	Espaço	Observações
Cavalo Adulto	1,75m <sup>2</sup>	Pode variar de 10% a 20% em decorrência do peso do animal e condições climáticas.
Cavalo jovem (6 a 24 meses) para viagens com menos de 48 horas	1,2 m <sup>2</sup>	Animais devem poder deitar-se em viagens longas, pode variar de 10% a 20% em decorrência do peso do animal e condições climáticas.
Cavalos jovem (6 a 24 meses) para viagens com mais de 48 horas	2,4m <sup>2</sup>	Animais devem poder deitar-se em viagens longas, pode variar de 10% a 20% em decorrência do peso do animal e condições climáticas.
Vitelos 50Kg	0,3 a 0,4 m <sup>2</sup>	
Vitelos 110Kg	0,4 a 0,7 m <sup>2</sup>	
Bovinos 325Kg	0,95 a 1,30 m <sup>2</sup>	
Bovinos 525Kg	1,30 a 1,60 m <sup>2</sup>	
Bovinos>700Kg	> 1,60 m <sup>2</sup>	
Suínos 15Kg	0,13 m <sup>2</sup>	
Suínos 50Kg	0,35 m <sup>2</sup>	
Suínos 100Kg	0,51 m <sup>2</sup>	

Adaptado do regulamento (CE) n.o 1/2005 do Conselho de 22 de Dezembro de 2004

### 2.7.3. CANADÁ (CONSOLIDATION HEALTH OF ANIMALS REGULATIONS C.R.C)

Não devem ser transportados animais inaptos a viagem, tais como, animais que sofrerão durante o transporte por estarem a) enfermos, doentes, lesionados, com fadiga; b) que não tenham sido alimentados dentro de cinco horas antes de serem carregados se a duração esperada da viagem for maior que 24 horas ou c) se for provável do animal parir durante a viagem. Os animais só poderão viajar nas situações a) e c) se o transporte for com o objetivo de auxílio veterinário.

Caso o animal fique doente ou ferido durante o transporte o mesmo deve receber ajuda o mais rápido possível.

Pessoas envolvidas no transporte, veículos e rampa, passarela, caixa ou outros equipamentos utilizados por um transportador na carga e descarga de animais devem ser mantidas e utilizadas para não causar ferimentos ou sofrimento desnecessário aos animais e as rampas de carregamento e descarregamento não podem ter inclinações superiores a 45 graus.

As rampas devem ter altura e largura suficientes para não causar queda aos animais.

Os animais devem ser transportados em densidades adequadas, para evitar injúrias e sofrimento.

Não se deve transportar animais de diferentes espécies, além de pesos e idades substancialmente diferentes, porém esta situação não se aplica à fêmea e seu filhote.

Fêmeas com seus filhotes e machos adultos devem ser separados das demais categorias durante o transporte.

Durante o transporte os animais devem ficar em posição natural e o chão deve ser capaz de absorver ou drenar urina.

Nenhum animal deve sofrer lesão em decorrência da estrutura do local em que está sendo transportado, por exemplo, pontas de parafusos e falta de ventilação.

Quando se prevê que os animais permanecerão por mais de 12 horas em transporte, os cuidadores deverão prover: chão seguro para os bovinos com cama de areia, palha ou madeira.

Animais monogástricos devem receber água e alimento após 36 horas de transporte e ruminantes após 48 horas.

Nenhuma ave deve ser confinada sem água e comida por mais de 72 horas.

Caso sejam necessários transportes superiores a estes os animais devem ser descarregados em um piquete com densidade adequada, com acesso livre à comida e água fresca por no mínimo 5 horas e o piso do caminhão deve ser forrado com cama antes do carregamento.

O item acima não se aplica se o caminhão for capaz de fornecer água e alimento aos animais.

Os bezerros jovens que não se alimentam de feno e grão devem receber alimentação adequada a cada 18 horas.

TABELA 6: RESUMO DAS CARACTERÍSTICAS REGULAMENTADAS OU EM VIAS DE REGULAMENTAÇÃO NA AUSTRÁLIA, CANADÁ, BRASIL E COMUNIDADE EUROPÉIA (C.E.).

País	Categoria	Austrália	Canadá	Brasil	C.E.
Tempo Pré-embarque máximo					4 horas
Tempo de Viagem Máximo sem paradas	Adultos Vacas no 9º mês de gestação Bezerros (5 a 30 dias)	4 horas 12 horas	48 horas	12 horas	8 horas
Jejum hidrico máximo	Adultos (> 6 meses) Lactantes c/ bezerro Bezerros (1 a 6 meses) Bezerros (5 a 30 dias)	48 horas 24 horas 24 horas 18 horas			14 horas
Vacas prenhas (6 a 8 meses de gestação)	24 horas				9 horas
Período de descanso mínimo	Adultos (> 6 meses) Lactantes c/ bezerro Bezerros (1 a 6 meses) Bezerros (5 a 30 dias)	36 horas 12 horas 12 horas -			24 horas
Vacas prenhas (6 a 8,5 meses de gestação)	12 horas				
Espaço/UA animal (m <sup>2</sup> )		1,13			± 1,30
Inclinação da rampa	Adultos Bezerros	20° 12°	45°	20°	27°

### 2.7.4. BRASIL

#### 2.7.4.1. TRANSPORTE (RESOLUÇÃO AINDA EM TRAMITAÇÃO)

##### CAPÍTULO I

###### DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Considerando a necessidade de regulamentar o transporte de carga viva de animais de produção ou interesse econômico por meio rodoviário;

Considerando que o transporte por meio rodoviário é o mais utilizado para o deslocamento de animais de produção ou interesse econômico;

Considerando que os problemas de bem-estar animal estão frequentemente relacionados com

as condições do ambiente físico e social, como distância percorrida, tipo e condições dos veículos, condução do veículo, densidade e composição do grupo de animais;

Considerando que a segurança da via é preocupação fundamental dos agentes reguladores do trânsito nas rodovias brasileiras.

RESOLVE:

##### CAPÍTULO II

###### DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Para efeito desta Resolução entende-se por:

I - Animais de produção ou interesse econômico: são os mamíferos (bovinos e

bubalinos, equídeos, suídeos, ovinos, caprinos e coelhos) e aves de produção, conforme disposto no Manual de Preenchimento para Emissão de Guia de Trânsito Animal elaborado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento;

II - Carga Viva: são os animais de produção ou interesse econômico submetidos ao transporte;

III – Categoria animal: classificação por idade dos animais;

IV - Veículo de Transporte de Animais Vivos - VTAV: é o meio de transporte construído e/ou adaptado, mantido e licenciado para o transporte de carga viva;

V – Transporte de Carga Viva: deslocamento de animais conforme as finalidades previstas no Manual de Preenchimento para Emissão de Guia de Trânsito Animal.

### CAPÍTULO III

#### MEIOS DE TRANSPORTE

Art. 2º Os VTAV devem atender aos seguintes requisitos:

I – ser construídos ou adaptados e mantidos de forma a evitar ferimentos, sofrimento e agitação desnecessários aos animais;

II - ser adaptado à espécie e categoria de animais transportados, com altura e largura para permitir que os mesmos permaneçam em pé durante a viagem e ter abertura em tamanho compatível para embarque e desembarque dos animais transportados;

III – ser resistente ao peso e ao movimento dos animais transportados;

IV – indicar de forma visível a lotação máxima, conforme a espécie e a categoria animal transportada, de acordo com Anexo II, na carroceria do veículo;

V – manter visível em seu exterior um número de telefone de emergência e a identificação da espécie transportada;

VI - estar sinalizado de acordo com o Anexo I (carga viva);

VII – apresentar superfícies de contato sem proeminências e cantos pontiagudos que possam ocasionar contusões ou ferimentos nos animais transportados;

VIII – permitir a circulação de ar em todo o seu interior, dispondo de meios de proteção contra temperaturas extremas;

Parágrafo Único - no caso de transporte de carga viva em caminhões baú deve ser previsto um sistema de controle de temperatura, umidade e ventilação.

IX – dispor de meio para visualização dos animais;

X – dispor de meio que evite derramamento de dejetos nas rodovias;

XI – possuir piso antiderrapante que evite escorregões e quedas dos animais transportados fora de caixas contentoras;

XII – apresentar laterais e teto que protejam contra a fuga, a queda e a exposição de patas

ou cabeças dos animais para fora do veículo;

XIII – no caso de veículos que transportam animais em caixas contentoras, os mesmos devem dispor de estrutura de piso e laterais para impedir o deslizamento ou queda das caixas do veículo;

XIV – dispor de meios fixos ou removíveis para fornecimento de água para espécies transportadas fora de caixas contentoras;

Art. 3º Os VTAV podem dispor de uma segunda saída em caso de necessidade de desembarque alternativo dos animais.

Art. 4º Os VTAV com mais de um piso devem prever rampas de acesso aos pisos superiores com máximo de 20º graus de inclinação ou sistemas de elevação de pisos, que evite o uso de rampas para embarque e desembarque dos animais.

### CAPÍTULO IV

#### DA FISCALIZAÇÃO

Art. 5º A fiscalização do presente regulamento é responsabilidade compartilhada dos órgãos competentes na execução da vigilância de VTAV e transporte de animais vivos.

### CAPÍTULO V

#### DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 6º No caso de transporte de carga viva em desacordo com o presente regulamento, o condutor, o proprietário do veículo e o proprietário da carga são considerados corresponsáveis e

passíveis de penalidades previstas em lei.

#### 2.7.4.2. INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 13, DE 30 DE MARÇO DE 2010

##### A-1) RESENHA

Essa IN trata especificamente das normas e procedimentos nas seguintes etapas do manejo pré-embarque:

ORIGEM Transporte => EPE  
Transporte => PORTO

- 1) Os animais devem estar em boas condições de saúde, sem ectoparasitos e sem restrições
- 2) Necessário o CZI emitido somente por M.V. Fiscal Federal Agropecuário e saída por portos designados
- 3) Transporte seguro seguindo os princípios de BEA, limpos e desinfetados
- 4) Estabelecimentos seguidores das normas sanitárias na origem
- 5) Identificados
- 6) Os animais devem estar em condições de serem transportados
- 7) Fêmeas devem possuir atestado negativo de prenhez
- 8) A quarentena se dará na EPE
- 9) Que deve estar aprovada pelo MAPA
- 10) Que disponibiliza uma lista das EPE's aprovadas (capítulo 1.2.1)

- 11) Quarentena mínima de 24 horas
- 12) Ou pelo período de exigência do país destino
- 13) Situada a não mais do que 8 horas de distância do PORTO, além de dispor de:
  - a. Alimentação em quantidade e qualidade
  - b. Instalações adequadas ao manejo
  - c. Instalações que assegurem o baixo estresse
  - d. Pastos e/ou confinamentos drenados e com ventilação
  - e. Comedouro adequado em tamanho e quantidade
  - f. Local para armazenamento de comida/alimentos
  - g. Água de qualidade
  - h. Alojamento
  - i. Acesso controlado de veículos
  - j. Médico Veterinário (M.V.) responsável técnico (R.T.)
- 14) A responsabilidade pela EPE é do representante legal
- 15) Sendo o R.T. responsável direta ou indiretamente pela assistência veterinária
- 16) Água e efluentes devem possuir destinação correta
- 17) Cercas em bom estado de conservação
- 18) Comedouros e bebedouros de fácil limpeza e acesso permanente.

- 19) Os animais devem ser inspecionados antes da chegada na EPE e anteriormente à saída
- 20) Os caminhões transportadores do gado devem estar lacrados após o embarque até o porto
- 21) As instalações devem ser limpas sempre que entrar um novo lote
- 22) O transporte rodoviário deve ser adequado à espécie
- 23) Em caminhões em bom estado de conservação
- 24) Sendo proibido o desembarque entre EPE e PORTO, salvo motivo de força maior
- 25) O transporte terrestre também deve seguir as recomendações de BEA
- 26) Assim como o transporte fluvial ou marítimo
- 27) As embarcações devem estar limpas e desinfetadas e com a manutenção em dia
- 28) Os navios devem estar habilitados ao transporte de animais e serem aprovados pela Capitania dos Portos
- 29) A configuração do navio deve ser informada para efeitos de cálculo da capacidade
- 30) Diferentes espécies devem ser transportadas em diferentes currais e animais originados na mesma propriedade preferencialmente devem viajar juntos
- 31) Deve ser entregue um manifesto com o plano de viagem, local, data e hora de embarque, previsão de chegada, data e local, número de animais embarcados, quantidade e tipo de alimento, bem como quantidade de

- água com 3 dias de antecedência ao embarque
- 32) Todos os envolvidos diretamente com os animais durante essa fase podem ser responsabilizados pela saúde e aptidão para a viagem dos animais
- 33) A EPE deve ter uma construção, manutenção e utilização segura, que evite lesões e sofrimento
- 34) Com pessoal em número suficiente e adequado ao manejo
- 35) Com pessoas capacitadas e com conhecimento de comportamento animal
- 36) Deve-se garantir medidas que garantam o BEA em caso de problemas
- 37) Sendo que os animais doentes e machucados devem receber tratamento imediato e separadamente aos outros animais
- 38) As instalações devem estar protegidas das intempéries climáticas
- 39) Com iluminação artificial suficiente à inspeção e tratamento dos animais
- 40) Além de equipados contra incêndios
- 41) Os pisos devem ser adequados a espécie e garantir conforto aos animais
- 42) O navio deve possuir uma baia “hospital” em cada deck
- 43) A densidade deve ser adequada
- 44) E o MAPA é o responsável pela aplicação dessas normas além do responsável por sanar as dúvidas

## A-2) TEXTO NA ÍNTEGRA

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO  
GABINETE DO MINISTRO  
INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 13, DE 30 DE MARÇO  
DE 2010

O MINISTRO DE ESTADO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO, no uso da atribuição que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição, tendo em vista o disposto no Decreto nº 5.741, de 30 de março de 2006, no Decreto nº 24.548, de 3 de julho de 1934, e o que consta do Processo nº 21000.009867/2005-13, resolve:

**Art. 1º** Aprovar o REGULAMENTO TÉCNICO PARA EXPORTAÇÃO DE BOVINOS, BÚFALOS, OVINOS E CAPRINOS VIVOS, DESTINADOS AO ABATE, na forma do Anexo à presente Instrução Normativa.

**Art. 2º** Esta Instrução Normativa entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.

REINHOLD STEPHANES  
ANEXO  
REGULAMENTO TÉCNICO PARA EXPORTAÇÃO DE BOVINOS, BÚFALOS, OVINOS E CAPRINOS VIVOS DESTINADOS AO ABATE

**Art. 1º** Este Regulamento estabelece as normas de procedimentos básicos para a preparação de animais vivos para a exportação, incluindo a seleção nos estabelecimentos de origem, o transporte entre o estabelecimento de origem e os Estabelecimentos de Pré-embarque e destes para

o local de saída do país e o manejo nas instalações de pré-embarque e no embarque.

Parágrafo único. Este Regulamento se aplica aos bovinos, búfalos, ovinos e caprinos destinados à exportação para abate imediato ou engorda para posterior abate.

**Art. 2º** Será permitido exportar animais vivos que estejam em bom estado de saúde, isentos de ectoparasitos e que procedam de estabelecimentos de criação e de áreas que não estejam sob restrição sanitária devido a doenças transmissíveis que afetam a espécie a ser exportada.

**Art. 3º** Os animais somente poderão ser exportados quando acompanhados de Certificado Zoossanitário Internacional regularmente expedido por Médico Veterinário ocupante do cargo de Fiscal Federal Agropecuário, que atenda aos requisitos constantes das normas vigentes no País e às condições sanitárias requeridas pelo país importador.

Parágrafo único. A saída do país somente será autorizada pelos portos, aeroportos e pontos de fronteira devidamente aparelhados e designados pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA.

**Art. 4º** Os veículos transportadores devem atender aos requisitos para transporte de animais de forma segura e de acordo com os princípios de bem-estar animal, sendo limpos e desinfetados antes do carregamento no estabelecimento de origem e no estabelecimento de pré-embarque, sob a responsabilidade do transportador, que deverá

apresentar atestado ou certificado que comprove a realização do procedimento.*(Redação dada pela Instrução Normativa 53/2011/MAPA)*

## REDAÇÕES ANTERIORES

Parágrafo único. Será permitido que a limpeza e a desinfecção dos veículos transportadores sejam realizadas em uma única oportunidade, prévia ao primeiro embarque, quando estes forem utilizados exclusivamente para transporte dos animais do mesmo estabelecimento de origem ao estabelecimento de pré-embarque ou do estabelecimento de pré-embarque ao local de saída do país, podendo, a qualquer momento, ser requerida nova higienização destes.

**Art. 5º** Os animais a serem exportados devem ser selecionados em estabelecimentos que cumpram com as normas sanitárias vigentes no País, com atendimento aos requisitos sanitários e de bem-estar animal estabelecidos pelo país importador.

**Art. 6º** Os animais selecionados para exportação devem ser identificados individualmente ou por lote, de forma que possam ser relacionados ao estabelecimento de origem, ou possuir outro tipo de identificação quando o país importador assim o solicitar.

**Art. 7º** Os animais selecionados devem estar adequadamente preparados para o transporte e, adicionalmente, não devem apresentar qualquer condição que possa comprometer a sua saúde e bem-estar no trajeto até o Estabelecimento de Pré-embarque - EPE - e deste até o local de embarque.

**Art. 8º** Fêmeas em idade reprodutiva, destinadas ao abate imediato, devem estar acompanhadas de atestado negativo ao exame de prenhez, realizado nos sete dias anteriores à data da seleção para exportação e firmado por médico veterinário.

**Art. 9º** Todos os animais destinados à exportação devem ser reunidos, antes do embarque, em um estabelecimento previamente aprovado pelo MAPA para esse fim, que passa a ser denominado ESTABELECIMENTO DE PRÉ-EMBARQUE - EPE, onde serão preparados para a viagem e permanecerão isolados de outros animais.

**Art. 10.** Os EPEs deverão ser previamente aprovados pelo MAPA. A aprovação deverá ser solicitada à Superintendência Federal de Agricultura, Pecuária e Abastecimento que conferirá um código de identificação ao estabelecimento.

§ 1º O código de identificação a ser conferido ao estabelecimento aprovado será formado pela sigla EPE, acrescido de três dígitos com numeração sequencial única no estado e da sigla da Unidade da Federação, na seguinte forma: EPE/000/UF, sendo então um estabelecimento aprovado pelo MAPA.

§ 2º O Departamento de Saúde Animal deverá preparar um Formulário para Aprovação de EPE, no qual haverá campos a serem preenchidos com todos os dados do estabelecimento inclusive coordenadas geográficas.

§ 3º O EPE poderá ser uma unidade isolada ou parte de um estabelecimento de criação ou ainda um estabelecimento quarentenário especialmente construído com essa finalidade.

§ 4º Para aprovação pelo MAPA o local designado como EPE deverá estar cadastrado na agência ou serviço veterinário oficial do estado.

**Art. 11.** Os Estabelecimentos de Pré-embarque - EPEs - aprovados farão parte da Lista de

Estabelecimentos de Pré-embarque Habilitados à Exportação a ser elaborada pelo Departamento de Saúde Animal, com base nas informações transmitidas pelas Superintendências Federais de Agricultura, Pecuária e Abastecimento (SFAs).

**Art. 12.** No EPE, os animais selecionados permanecerão durante todo o período e por não menos que 24 horas, sob a responsabilidade direta de médico veterinário da iniciativa privada oficialmente habilitado e sob supervisão de médico veterinário oficial.

**Art. 13.** Quando o país de destino solicitar a realização de quarentena, os animais serão mantidos no EPE pelo tempo estipulado e deverão ser submetidos à avaliação clínica, provas laboratoriais, tratamentos e vacinações requeridas, a serem realizados mediante supervisão e acompanhamento do serviço veterinário oficial brasileiro.

**Art. 14.** Para aprovação pelo MAPA, o EPE deve estar situado, em relação ao local de embarque, a uma distância que não implique uma jornada superior a 8 (oito) horas de transporte por via rodoviária, e dispor, no mínimo, do que segue:*(Redação dada pela Instrução Normativa 53/2011/MAPA)*

## REDAÇÕES ANTERIORES

I - equipamento e local adequado para limpeza e desinfecção de veículos; (*Revogado pela Instrução Normativa 53/2011/MAPA*)

II - alimentação de qualidade e na quantidade suficiente;

III - currais, brete e tronco de contenção adequados ao manejo dos animais;

IV - instalações individuais ou coletivas - estábulos ou pastos -, construídos de forma a assegurar que o estresse aos animais seja o mínimo possível durante o período de sua permanência;

V - pastos com drenagem adequada e, no caso de instalações cobertas, drenagem e ventilação adequadas;

VI - comedouros para os animais, em tamanho adequado e na quantidade necessária;

VII - local para armazenamento de forragem e outros alimentos para os animais, quando necessário;

VIII - instalações para o fornecimento de água limpa e de qualidade;

IX - alojamento para os empregados do estabelecimento;

X - acesso controlado para veículos e pessoas;

XI - médico veterinário habilitado como Responsável Técnico (RT) para o exercício profissional na Unidade da Federação onde se situa o estabelecimento.

**Art. 15.** A responsabilidade pela manutenção, segurança e operação do estabelecimento, incluindo o fornecimento de alimentação e água e demais cuidados com os animais ficará a cargo do proprietário, locatário ou outro representante legal do EPE.

**Art. 16.** Ao Responsável Técnico, médico veterinário contratado pelo proprietário do EPE, caberá prestar assistência veterinária direta e imediata aos animais mantidos no estabelecimento e a execução das demais atividades e práticas que requeiram sua supervisão ou intervenção direta.

**Art. 17.** No EPE, a água de superfície e os efluentes devem ser direcionados para fora das áreas de circulação e manejo dos animais e das áreas de armazenamento de forragens e outros alimentos, de forma a garantir o atendimento às normas ambientais vigentes.

**Art. 18.** As cercas do EPE devem ser mantidas em bom estado de conservação e construídas de forma adequada à contenção da espécie animal alojada e de modo a impedir a entrada de outros animais.

**Art. 19.** Para assegurar o adequado fornecimento de alimento e água aos animais, os comedouros e bebedouros devem ser construídos de forma a permitir fácil limpeza em todas as suas superfícies, prevenindo o desperdício de alimentos e minimizando a contaminação fecal.

Parágrafo único. Todos os animais alojados no EPE devem ter acesso permanente à água limpa de qualidade.

**Art. 20.** Os animais devem ser inspecionados por médico veterinário oficial no momento da entrada no EPE e imediatamente antes de sua saída com destino ao local de embarque, para verificação do cumprimento dos requisitos sanitários estabelecidos.

**Art. 21.** Os veículos utilizados para o transporte de animais do EPE ao local de embarque devem ser lacrados com lacre numerado após o carregamento dos animais.

**Art. 22.** A limpeza e a desinfecção dos currais, bretes e demais instalações de manejo de animais do EPE são obrigatórias e devem ser realizadas antes do ingresso de um novo lote de animais.

**Art. 23.** O transporte rodoviário de animais para exportação, desde o estabelecimento de origem até o EPE, e deste até o local de embarque, deverá ser realizado em veículo adequado à espécie animal transportada.

**Art. 24.** Os veículos utilizados para o transporte deverão estar em bom estado de conservação e manutenção, devendo ser completamente limpos e desinfetados com produtos aprovados pelo MAPA, antes do embarque dos animais, sendo que o responsável pelo transporte deverá apresentar atestado ou certificado que comprove a realização do procedimento. (*Redação dada pela Instrução Normativa 53/2011/MAPA*)

## REDAÇÕES ANTERIORES

**Art. 25.** Não será permitido desembarcar os animais em qualquer ponto intermediário do trajeto entre o estabelecimento de origem e o

EPE e deste ao local de saída do País, salvo para descanso, mediante prévia comunicação ao serviço veterinário oficial, ou por motivo de força maior.

**Art. 26.** Para exportação por via terrestre, deverão ser observadas as condições de alojamento dos animais no veículo, respeitando-se os princípios de bem-estar animal e observando o número máximo de animais que poderão ser transportados segundo o seu porte.

**Art. 27.** O transporte marítimo e fluvial deve ser realizado em embarcações que possuam instalações adequadas para alojar a espécie animal exportada e para o seu manejo e sua alimentação, propiciando o bem-estar geral dos mesmos durante a viagem.

**Art. 28.** As embarcações utilizadas para o transporte marítimo ou fluvial deverão estar em bom estado de conservação e manutenção e ser completamente limpas e desinfetadas com produtos aprovados pelo MAPA, antes do embarque dos animais.

**Art. 29.** O transporte marítimo ou fluvial deve ser previamente planejado pelo transportador e pelo exportador e realizado em navios aprovados pela Capitania dos Portos, adequadamente abastecidos de provisões - alimento e água - para a viagem, que tenham habilitação para o transporte de animais, segundo a espécie, e conduzidos de forma a prevenir danos aos animais e minimizar o estresse de viagem, respeitando as normas estabelecidas para o bem-estar animal.

**Art. 30.** O exportador ou importador deverão apresentar ao Serviço ou Unidade de Vigilância

Agropecuária do MAPA, no local de saída do país, até três dias antes do embarque, a configuração do navio a ser utilizado na operação, expedida pelo armador, contendo: metragem da embarcação, metragem quadrada de cada deck disponível para carregamento de animais, quantidade de cochos, bebedouros, capacidade de armazenagem de alimentação (em toneladas), capacidade de tanques para água potável, quantidade e capacidade do dessanilizador, número de acionamentos por minuto das turbinas para ventilação e renovação de ar.

Parágrafo único. A configuração apresentada servirá de base para estabelecer a quantidade de animais que será embarcada.

**Art. 31.** Animais de diferentes espécies não podem ser transportados no mesmo curral; animais criados em um mesmo estabelecimento devem ser mantidos como um grupo, sempre que possível.

**Art. 32.** Antes do embarque dos animais, com no mínimo três dias de antecedência, o exportador deverá protocolar na unidade local do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento documento com as seguintes informações:

I - plano de viagem;

II - informação sobre o local, data e hora do embarque;

III - previsão de chegada, data e local de desembarque dos animais;

IV - número de animais a serem embarcados; e

V - a quantidade e o tipo de alimento embarcado e a quantidade de água.

**Art. 33.** Os exportadores e importadores, os proprietários dos animais, os agentes comerciais, as empresas de navegação, os capitães de navios e os administradores das instalações são responsáveis pelo estado geral de saúde dos animais e pela sua aptidão física para a viagem, independentemente de que sejam contratados terceiros para realização de determinados serviços durante o transporte.

**Art. 34.** Os EPEs devem ser construídos, mantidos e utilizados de tal maneira que evitem lesões e sofrimento e garantam a segurança dos animais.

**Art. 35.** O proprietário dos animais ou o exportador deverá disponibilizar pessoal suficiente para realizar as operações de embarque e desembarque rodoviário e para embarque nos navios de transporte.

**Art. 36.** As pessoas encarregadas do manejo dos animais nos navios devem ter experiência no transporte e conhecimento do comportamento animal e dos princípios básicos necessários para o desempenho das suas tarefas, sem utilização de violência ou qualquer método passível de provocar medo, lesões ou sofrimento.

**Art. 37.** Caso ocorram problemas no transporte, devem ser tomadas medidas necessárias para garantir o bem-estar animal.

**Art. 38.** No caso de doença ou traumatismos nos animais durante o transporte, os animais envolvidos devem ser separados dos demais animais e receber tratamento adequado e imediato.

**Art. 39.** Os veículos e navios transportadores de animais devem dispor de instalações que assegurem a proteção dos animais das intempéries, temperaturas extremas e variações meteorológicas desfavoráveis.

**Art. 40.** Os navios devem dispor de fonte de iluminação artificial suficiente para a inspeção e o tratamento dos animais durante a viagem.

**Art. 41.** Os navios devem estar equipados com equipamentos de combate a incêndios.

**Art. 42.** Os animais devem ser transportados em piso que garanta o seu conforto, adaptado à espécie, ao número de animais transportados e à duração da viagem.

**Art. 43.** Os navios devem manter em permanente disponibilidade uma baía hospital em cada deck, específica para separação dos animais que durante o transporte apresentem problemas de saúde.

**Art. 44.** O número de animais a serem abrigados no interior dos veículos de transporte rodoviário e nos navios deverá atender as condições de conforto e bem-estar animal, determinando-se

este número em função do espaço disponível, segundo a espécie animal.

**Art. 45.** O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento adotará as medidas necessárias para aplicação deste Regulamento em todo o Território Nacional.

**Art. 46.** Os casos omissos e as dúvidas suscitadas na execução desta Instrução Normativa serão dirimidos pelo MAPA.

### 3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A exportação de bovinos vivos é hoje uma atividade consolidada e crescente. Tendo isso em conta, a prerrogativa de bem-estar animal deve ser atendida, visando a exigência dos mercados consumidores, mas primordialmente por conta dos próprios animais, como seres sencientes que são.

São várias as etapas passíveis de atuação e controle de bem-estar e podem ser de responsabilidade oficial ou mesmo interna de cada empresa. Antes da chegada ao porto: na própria EPE, durante a expedição da GTA (Guia de Trânsito Animal), na abertura da quarentena ou na emissão da CZI (Certificado Zoossanitário Internacional). E após a chegada: no SIGVIG (protocolo de fiscalização de produtos agropecuários), na conferencia documental, na autorização de atracação e vistoria do navio, na autorização e acompanhamento do embarque.

Deve-se levar sempre em conta que por serem seres vivos, sencientes, os bovinos não podem ser transportados sob condições susceptíveis a lesão ou sofrimento desnecessário. Dessa maneira as questões sanitárias, físicas e relacionadas às instalações (no porto e nos navios) devem ser sempre observadas.

Um manual de transporte animal baseado nesse relatório pode ser construído utilizando os indicadores que foram descritos, porém faz-se necessário um trabalho de validação com dados que comprovem a sua eficácia. A profundidade desse relatório poderia ser maior se fosse levado em conta visitas “in loco” nos portos e acompanhamento de alguns embarques para levantar outros problemas relacionados ao bem-estar que são de desconhecimento desse autor.



## PARTE II - PERSPECTIVA UNIÓN EUROPEA

# INTRODUCCIÓN

**L**a Unión Europea (UE), asociación económico-política de 28 países europeos, fomenta el bienestar animal desde hace más de 50 años. Efectivamente, la primera recomendación del Consejo de Europa, en materia de BA durante el transporte, data de 1961. Esta dará lugar a la Convención Europea para la protección de animales en transporte internacional que refleja las llamadas cinco libertades de Brambell, que gozan de amplio reconocimiento como definición del estado ideal de bienestar de los animales:

- Estar libres de hambre y sed: acceso a agua potable y alimento que garantice un nivel adecuado de salud.
- Libres de molestias: es decir, un entorno adecuado para su descanso y estabulación.
- Libres de dolor, lesiones y enfermedades: gracias a la prevención y el tratamiento rápido.
- Libres de expresar su comportamiento animal normal.
- Libres de miedo y angustia: trato que evite el sufrimiento psíquico.

Desde entonces, se ha producido una mejora progresiva de la vida de los animales de producción al cuidado humano (por ejemplo, durante su

transporte o en el momento del sacrificio). De hecho, cuando el Tratado de Lisboa entró en vigor en 2009, supuso la modificación del Tratado para el Funcionamiento de la UE, introduciendo el reconocimiento de los animales como seres sensibles, y estableciendo en su artículo trece que:

*“Al formular y aplicar las políticas de la Unión en materia de agricultura, pesca, transporte, mercado interior, investigación y desarrollo tecnológico y espacio, la Unión y los Estados miembros tendrán plenamente en cuenta las exigencias en materia de bienestar de los animales como seres sensibles, respetando al mismo tiempo las disposiciones legales o administrativas y las costumbres de los Estados miembros relativas, en particular, a ritos religiosos, tradiciones culturales y patrimonio regional.”*

A partir de ese momento la UE, ha llevado a cabo una revisión a fondo de sus normas sobre el BA durante el transporte. En vigor desde el 5 de enero de 2007, el Reglamento (CE) nº 1/2005, sobre todo fortalece medidas de vigilancia, autorización y control, proporciona normas más estrictas también para el transporte de larga duración, y define las normas de cumplimiento adicionales para vehículos.

Además, el consumidor, a través de su creciente interés por el tratamiento ético de los animales,

ha favorecido el desarrollo de una estrategia comunitaria sobre protección de los animales. Ésta se asienta en el principio de - Todos somos responsables, y actúa a través de la implantación de medidas como la mejora de la información al consumidor, mejora de la formación de veterinarios oficiales y cuidadores, cooperación internacional, etc. Se trata de una estrategia de gran envergadura porque busca la mejora de la vida de un gran número de animales (de producción, de experimentación, y animales de zoos). Pero también, porque supone actuaciones a distintos niveles, como la crianza, la alimentación, el transporte y durante el sacrificio.

# 1. BASE LEGAL

## 1.1. A NIVEL INTERNACIONAL:

Tanto la UE, como muchos de los EM de forma individual, participan y ratifican tratados internacionales de gran importancia desde el punto de vista del Bienestar Animal, donde podemos destacar:

- 1 Convención Europea para la protección de animales en transporte internacional de 1968, que presta especial atención al diseño de los medios de transporte (desde buques a ferrocarril o camiones), la aptitud de los animales para el transporte, condiciones de transporte, controles veterinarios, el cuidado de los animales.
- 2 Código sanitario para animales terrestres de la Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE): donde en el capítulo 7.2 sobre transporte de animales por vía marítima establece entre otras la documentación exigible y las responsabilidades y competencias de las personas implicadas en él. Por ejemplo: el capitán del buque, veterinario oficial, organizador del viaje, etc. También desarrolla puntos tan importantes como la planificación del viaje y procedimientos de carga y descarga, etc.

## 1.2. A NIVEL DE LA UNIÓN EUROPEA (UE)

La piedra angular es el Reglamento (CE) 1/2005, relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones, desde ahora el Reglamento. También es de gran importancia el Reglamento (CE) no 1255/97, sobre los criterios de la UE para los puestos de control y por el que se adapta el plan de viajes de los animales.

Tendremos que tener en cuenta que únicamente el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (UE) está autorizado a interpretar el derecho de la UE con autoridad jurídicamente vinculante. Siendo este un texto que trata de facilitar la comprensión de la normativa comunitaria relativa a buques de ganado.

Entendiendo por buque de ganado, aquellos buques utilizados para el transporte de animales domésticos de las especies equina, bovina, ovina, caprina o porcina, o destinados a tal uso, que no sean buques de carga rodada, u otras embarcaciones de transporte de animales en contenedores móviles.

### 1.2.1 CONDICIONES GENERALES APLICABLES AL TRANSPORTE DE ANIMALES:

El Reglamento tiene como fin **evitar el riesgo de posibles lesiones y sufrimiento** de los

animales durante el transporte. Para ello, se hace imprescindible el cumplimiento de una serie de condiciones generales:

- La reducción al mínimo de la duración del viaje, reduciendo así el riesgo de lesiones;
- La valoración de la aptitud del animal para su transporte, y la atención de sus necesidades;
- El medio y las instalaciones de carga/descarga serán ideadas, construidas y usadas garantizando la salud de los animales y evitando posibles lesiones;
- El espacio y altura de las estructuras para los animales será conforme a la especie y categoría de los mismos. También el tipo y cantidad de alimento, y la implantación de los intervalos de bebida/comida y descanso;
- El cuidador (persona directamente encargada del bienestar de los animales) contará obligatoriamente con formación/capacitación al respecto de bienestar animal (y del correspondiente certificado de competencia) que le permita trabajar de forma adecuada y correcta. *Por ejemplo, un transportista podría ser cuidador o no (en este caso, el transportista deberá confiar la manipulación de los animales a este);*
- Se evitarán retrasos en el transporte que puedan afectar a las condiciones de bienestar, siendo estas regularmente comprobadas para un correcto mantenimiento.

## 1.2.2 TRANSPORTISTA:

Entendiendo por tal, toda persona física o jurídica que transporte animales por cuenta propia o de un tercero. Y distinguiéndolo de un organizador, que podrá ser un transportista que subcontrate una parte del viaje a uno/varios transportistas, o una persona física o jurídica que contrate para la realización del viaje a varios transportistas, o la persona que firme la sección 1 del cuaderno de abordo y que por tanto, realiza las previsiones del viaje.

Para actuar como transportista se requiere su autorización por la Autoridad Competente (AC) del EM. En el caso de transportistas comunitarios, deberán estar establecidos en el EM donde presenten la solicitud, o representados en él si se trata de un transportista de un tercer país de fuera de la UE. Es una condición fundamental que en los últimos tres años no haya infringido gravemente la legislación nacional y/o comunitaria sobre protección de los animales. Además, se le exigirá que demuestre que cuenta con recursos personales y operativos adecuados y suficientes para el cumplimiento del Reglamento.

En el caso de viajes largos, entendiéndose por tales aquellos que tengan una duración de más de 8 horas desde que se traslada el primer animal, deberán solicitar una autorización específica para tales viajes. Esta requiere, que además de cumplir con los puntos anteriores, también presenten planes de contingencia, certificados de aprobación para viajes largos de los medios de transporte que vayan a utilizar y certificados de competencia de los cuidadores.

Las autorizaciones tendrán en ambos casos (la de transportistas de viajes de menos de 8h y la de viajes largos) una vigencia máxima de 5 años. El certificado se emitirá en la lengua/s oficial/es del EM, y en inglés (si existe posibilidad de que viaje fuera de sus fronteras nacionales). Además, tendrá un número identificativo único, que en el caso de España, tiene la siguiente estructura:

- AT: autorización de transportista.
- ES: siglas de España.
- Dos dígitos que identificarán la CCAA.
- Dos dígitos que identificarán la provincia (según codificación del Instituto Nacional de Estadística)
- Siete dígitos que identifican al transportista dentro de la provincia.

Con este número será inscrito en el Registro de Transportistas Nacional, tal y como establece el Real Decreto 751/2006, sobre autorización y registro de transportistas y medios de transporte de animales y por el que se crea el Comité Español de bienestar y protección de los animales de producción. Este registro está informatizado (SIRENTRA), y recoge una serie de datos mínimos de los transportistas, sus medios y los cursos de formación para cuidadores.

## 1.2.3 POSEEDOR

Se define como toda persona física o jurídica, con excepción de los transportistas, que sea responsable de los animales o se ocupe de éstos de manera permanente o temporal. Estos, deberán

controlar los animales, ya sea en el punto de salida, transbordo o de destino, asegurándose que se cumplen las prácticas de transporte. También cumplirán con las obligaciones del CAB.

## 1.2.4 CENTRO DE CONCENTRACIÓN

Siendo estos los lugares, tales como explotaciones, centros de recogida y mercados, en los cuales se agrupan los animales domésticos de especie bovina, ovina, etc. de distintas explotaciones para la formación de partidas o lotes de animales. En estos centros, la manipulación de los animales será realizada por cuidadores,

Estos centros se asegurarán de que los animales son aptos para el transporte, y de que las **prácticas de transporte** son conforme al reglamento. Por tanto, las instalaciones, deberán ser:

- De fácil limpieza y desinfección;
- De suelo antideslizante;
- Con rampas cuya pendiente no será superior a 26 grados en el caso de bovinos y ovinos adultos, o de 20 grados en el resto de animales. Siempre que la pendiente supere los 10 grados de inclinación, las rampas presentarán listones horizontales;
- En el caso de plataformas elevadoras, tendrán barreras de seguridad que eviten posibles caídas;
- La iluminación será adecuada para la realización de operaciones de carga/descarga. *Desde el punto de vista práctico, se podría considerar que 20 lux es el mínimo recomendable;*

- Las mercancías, como piensos o paja, no deben transportarse de forma que produzcan malestar a los animales.

En lo que se refiere a las operaciones de carga/descarga, si estas durasen más de 4 horas, deberán existir corrales que permitan a los animales descansar, y recibir agua/comida fuera de los camiones, además deberán ser supervisadas por un veterinario oficial que velará por las condiciones de bienestar de los animales.

Las prácticas que quedan prohibidas son: golpear a los animales, utilizar medios mecánicos para colgar los animales, levantar o arrastrarlos por la cabeza, orejas, cuernos, patas o comprimir zonas sensibles para producirles dolor, utilizar pinchos, etc. Asimismo, recomienda la limitación de las picas eléctricas, que sólo podrán emplearse en bovinos y porcinos adultos que se nieguen a avanzar, teniendo espacio para hacerlo. Se establece que no debe permitirse descargas de más de 1 segundo, que se espaciarán en el tiempo y que únicamente se aplicarán en los cuartos traseros. En caso de que el animal no reaccione, no deberá continuar usándose.

## 1.2.5 APTITUD PARA EL TRANSPORTE

Uno de los puntos clave para que el transporte de animales pueda llevarse a cabo es la verificación de que éste es apto para tal acción, y que el transporte no producirá sufrimiento innecesario o lesiones al mismo.

Se consideraran como no aptos aquellos que:

- Sufran procesos patológicos o lesiones: que no permitan su desplazamiento sin ayuda, o sean dolorosos. Por ejemplo, heridas abiertas graves o prolapsos, etc.
- Presenten procesos fisiológicos que dificulten su transporte: hembras al final de su periodo de gestación (último 10% del periodo previsto) o paridas en la última semana, animales recién nacidos con ombligo sin cicatrizar, animales de muy temprana edad para recorridos de más de

100 km (por ejemplo, bovinos de menos 10 días u ovinos de menos de 1 semana)

En el caso de animales enfermos o lesiones durante el transporte, serán separados inmediatamente del resto, para la administración de primeros auxilios, y en caso de que fuera necesario, se realizará el sacrificio de urgencia de forma humanitaria (por ejemplo, con una pistola de bala cautiva). Si se tratase de una madre en periodo de lactancia (sin su cría), será ordeñada al menos cada 12 horas, para evitar sufrimiento y posibles complicaciones, como mastitis.

**FRUTO DE LA GRAN IMPLICACIÓN DE DISTINTOS SECTORES COMO ORGANIZACIONES DE PROTECCIÓN DE LOS ANIMALES, ASOCIACIONES DE TRANSPORTISTAS Y DE VETERINARIOS, SE HAN ELABORADO CONJUNTAMENTE GUÍAS PRÁCTICAS PARA LAS ESPECIES BOVINA, PORCINA Y EQUINA PARA FACILITAR LA VALORACIÓN DE LA APTITUD DE LOS ANIMALES PARA EL TRANSPORTE.**



## 1.2.6 DISPOSICIONES APLICABLES A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Desde el punto de vista didáctico, para el caso de buques de ganado, podremos hablar de dos tipos de inspecciones. Así pues tendríamos:

- La inspección bajo el artículo 19 del Reglamento, cuyo objetivo es la autorización del buque para el transporte de ganado, y que da lugar a la emisión de un certificado de aprobación.
- La inspección bajo el artículo 20, comúnmente llamada – precarga (en su término inglés – preloading para buques que ya tienen un certificado de aprobación vigente. Supone la verificación, previa a cada carga de ganado, de que las condiciones del buque continúan siendo adecuadas para el transporte de animales.

Consecuencia de la organización territorial española, la inspección bajo el artículo 19 es una competencia transferida a las CCAA, mientras que la inspección bajo el artículo 20, es realizada por Administración General del Estado (Servicios de Inspección de Sanidad Animal que desempeñan sus funciones en el Punto de Salida, en este caso el puerto).

El certificado de aprobación será expedido por las AC del EM, previa solicitud del mismo, siempre que

- El buque opere desde ese EM.
- No tenga una autorización vigente, no haya presentado otra solicitud ante otra Autoridad Competente en ese mismo EM o en otro EM.

- Supere favorablemente la inspección para la comprobación del cumplimiento de los requisitos pertinentes, como los relativos a su construcción y su equipamiento.

El certificado será emitido en la/s lenguas oficiales del EM y en inglés, y se identificará con un número único. La duración de la validez de dicho certificado podrá ser por un máximo de 5 años.

*En España, se utiliza como criterios para su cálculo: la frecuencia de operación del transportista en el EM, el grado de colaboración para la aplicación del Reglamento y el estado general del buque.*

### 1.2.6.1. DISPOSICIONES GENERALES APLICABLES A TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE.

Los medios y sus equipamientos tienen que cumplir con unas especificaciones técnicas de forma que: protejan a los animales de condiciones meteorológicas desfavorables, por ejemplo del viento y las precipitaciones. Sus materiales y estructuras permitan su correcta limpieza y desinfección, para tratar de evitar la propagación de posibles enfermedades. El suelo será antideslizante para evitar caídas y lesiones. Se garantice el aire de calidad. También, se facilite el cuidado y atención de los animales gracias a un acceso fácil a los mismos y a la existencia de luz suficiente, poniéndose además los mecanismos necesarios para evitar que los animales escapen o caigan.

## 1.2.6.2. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS PARA BUQUES DE ANIMALES

### 1.2.6.2.1. REQUISITOS DE CONSTRUCCIÓN Y EQUIPAMIENTO DE LOS BUQUES

*Este tipo de requisitos exige conocimientos de un ámbito que podría considerarse alejados de la ciencia veterinaria, por lo que la participación, como consultor, de un experto en ingeniería naval se hace recomendable por sus conocimientos técnicos en buques (por ejemplo, un surveyor o un ingeniero naval).*

- La resistencia de las barras de los corrales y las cubiertas estará adaptada a los animales transportados. En la práctica, verificable gracias a certificados a este respecto de la sociedad de clasificación del buque, además del control físico de las estructuras para determinar posibles daños debido al grado de oxidación.
- Un sistema de ventilación forzada que renueve completamente el aire de las cubiertas de los animales. Así, en el caso de que estas sean cerradas, y con una altura igual o menor a 2.30 m, será necesaria una capacidad de 40 renovaciones por hora (rph). Si siendo cerradas, la altura es superior a 2.30m, serán necesarias 30 rph. Y por último, si es un compartimento parcialmente cerrado, sólo será necesaria 22.5 rph. En este caso, para su comprobación se podría revisar el plano de ventilación donde deberá quedar indicado la capacidad total

*del sistema en rph, También la ubicación, el tipo y el caudal de los ventiladores de cada cubierta, y la comprobación de la no existencia de espacios muertos en las cubiertas de animales. Asimismo, en caso necesario, podremos realizar mediciones complementarias con un termoanemómetro, con el cual se puede medir el volumen y velocidad del aire e incluso su temperatura.*

- La capacidad de almacenamiento, y del sistema de potabilización del agua (si lo tiene), deberá cubrir las necesidades de los animales teniendo en cuenta la duración del viaje y los animales transportados (número, especie y tamaño). Para la realización de su control es aconsejable la presentación del plan de distribución de agua que indique entre otras, la capacidad de tanques para agua potable de animales, y si procede, las características técnicas de la potabilizadora.
- El sistema de distribución de agua potable proveerá un suministro continuo a través de receptáculos apropiados (en modelo y altura) para la especie, y en número suficiente para que todos los animales puedan acceder fácilmente y en todo momento al agua. Deberá existir un equipo alternativo al principal para caso de averías. Se podría realizar un control documental gracias al plano de distribución de agua y el control físico de bebederos (funcionalidad y limpieza), además de la calidad del agua (por ejemplo, control visual). Se considera de forma general que el número adecuado

*de bebederos será aquel que permita que los animales puedan beber al tiempo.*

- El sistema de desagüe tendrá capacidad suficiente para permitir el drenaje correcto de todas las cubiertas y corrales, siendo las aguas residuales recolectadas finalmente a nivel de unos tanques que podrán vaciarse gracias a un sistema de bombeo. Deberá existir un equipo alternativo al principal para caso de averías. Para su control es de gran interés la presentación del plano de este sistema donde quedará indicada la capacidad de las bombas de sentina (caudales máximo y mínimo, expresados en m<sup>3</sup>/h), y donde figurarán los sumideros de cada cubierta. Estos drenajes deberán inspeccionarse para determinar que son funcionales y están libres de restos orgánicos.
- El sistema de iluminación proporcionará luz suficiente en todas las cubiertas de animales, existiendo también un sistema de alumbrado de emergencia para casos de avería, y lámparas portátiles en número adecuado. Pudiéndose revisar el plan de iluminación que nos proporcionará datos sobre donde están las fuentes de luz principal y de emergencia, además de su potencia. El control físico de las cubiertas nos permitirá confirmar si existe una correcta iluminación en todas las zonas.
- El sistema de extinción de incendios será conforme a las normas del Convenio internacional para la seguridad de la Vida Humana en el mar (Convenio SOLAS). Se podrá solicitar la presentación de un plano de seguridad, donde queda establecido que sistemas contra incendios existen, como mangueras y extintores, salidas de emergencia, etc.
- Existirán dispositivos de vigilancia, control y alarma en el puente de mando del buque para los sistemas de ventilación, suministro de agua potable y desagüe, iluminación y, en el caso que proceda, del sistema de producción.
- El generador principal suministrará energía suficiente a los sistemas cruciales, como son el de ventilación, distribución de agua potable, iluminación y desagüe, existiendo también un generador secundario para casos de avería. El plano del sistema de iluminación también indicará la ubicación los generadores principal y de emergencia, las alarmas principales y de emergencia y el nivel superior de ventilación, iluminación y desagüe. Se ofrecerán las características de los generadores (tipo, kW=kilovatio o Kva=kilovoltioamperio). La información facilitada en este plano puede estar incluida en el plan de seguridad.

### 1.2.6.2.2. SUMINISTRO DE ALIMENTO, YACIJA (CAMA) Y AGUA:

Desde el punto de salida, los buques que realicen viajes de más de un día deberán almacenar suficiente cantidad para cubrir las siguientes necesidades mínimas diarias descritas en el cuadro, además de otro 25% adicional o el equivalente a 3 días suplementarios (lo que sea mayor).

Categoría	Alimentos (en % del peso del animal vivo)		Agua potable (Litros por animal)
	Forraje	Pienso concentrados	
Bovinos y équidos	2	1,6	45
Ovinos	2	1,8	4
Porcinos	—	3	10

Ejemplo de forraje: Paja (que podrá ser utilizado para alimentación y para cama).

Otra forma de cálculo del agua potable para todas las especies, será el cálculo de la cantidad equivalente al 10% del peso vivo del animal.

### 1.2.6.3. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS PARA VIAJES LARGOS

Recordemos que estos pueden tener efectos más nocivos para el bienestar animal que los efectuados a cortas distancias, ya que el riesgo de posible lesión y sufrimiento se incrementa con la duración del mismo. Además, en el caso de buques de ganado, se produce normalmente, la combinación de medios de transporte, pues suele comenzar con transporte vía rodada. No estando claro el efecto acumulativo (Informe implantación Reglamento 1/2005). (Gebrensbet 2009).

#### 1.2.6.3.1. TODOS LOS VIAJES

- a) El techo será de color claro y correctamente aislado.

- b) Para una correcta absorción de orina y heces, la yacifa deberá ser adecuada a la especie, número y duración del viaje y clima previsto.
- c) Se deberá proteger el pienso de la lluvia y sustancias indeseables, como el combustible, el estiércol, etc.
- d) Según necesidades de los animales, especie, tamaño y número de animales transportados, se realizarán separaciones en los compartimentos.
- e) Criterios mínimos para determinadas especies: por ejemplo, en el caso de bovinos, estos deberán tener al menos 14 días o viajar con la madre.

**1.2.6.3.2. PROVISIÓN DE AGUA PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO:** permitirá acceso fácil a todos los animales y en cualquier momento del viaje. También establece que los tanques de almacenamiento deberán limpiarse después de cada viaje y dispondrán de un dispositivo para el control de su nivel.

### 1.2.6.4. ESPACIO DISPONIBLE EN EL CASO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

En el Reglamento, queda establecido el espacio por especies animales en los buques:

#### 1. ÉQUIDOS:

Peso vivo (kg)	m <sup>2</sup> /animal
200 - 300	0,90 - 1,175
300 - 400	1,175 - 1,45
400 - 500	1,45 - 1,725
500 - 600	1,725 - 2
600 - 700	2 - 2,25

#### 2. BOVINOS:

Peso vivo (kg)	m <sup>2</sup> /animal
200 - 300	0,81 - 1,0575
300 - 400	1,0575 - 1,305
400 - 500	1,305 - 1,5525
500 - 600	1,5525 - 1,8
600 - 700	1,8 - 2,025

#### 3. OVINOS/CAPRINOS

Peso vivo (kg)	m <sup>2</sup> /animal
20 - 30	0,24 - 0,265
30 - 40	0,265 - 0,290
40 - 50	0,290 - 0,315
50 - 60	0,315 - 0,34
60 - 70	0,34 - 0,39

### 4. PORCINOS

Peso vivo en kg	m <sup>2</sup> /animal
Inferior o igual a 10	0,20
20	0,28
45	0,37
70	0,60
100	0,85
140	0,95
180	1,10
270	1,50

En relación con la densidad de los animales en el interior de los buques de ganado, será conveniente tener en cuenta factores que pueden hacer recomendable incrementar el espacio por animal. Por ejemplo, el caso de caballos es importante tener en cuenta la condición corporal del animal, en bovinos con cuernos (un 7%), o en gestación (10%) u ovejas con toda su lana (incluso un 25%).

### 1.2.7. CUADERNO DE ABORDO (CAB).

Se trata de un documento obligatorio para viajes largos de animales de las especies de producción entre EM o con destino un tercer país. El organizador, será el encargado de iniciar su gestión, y deberá:

- Asegurarse que cada CAB tiene un nº de identificación.
- Velar por que la autoridad competente en

el lugar de salida reciba, al menos dos días hábiles antes del principio del viaje, una copia firmada de la sección 1 del CAB debidamente cumplimentada, salvo en lo que se refiere a los números de certificados veterinarios.

- Velar por que el CAB acompañe a los animales durante el viaje hasta el punto de destino.

## ESTRUCTURA DEL CAB

- #### • SECCIÓN 1: Planificación

El organizador deberá rellenar con la información relativa al medio de transporte, transportista, cuidador y los animales además de indicar las previsiones en cuanto a horarios y paradas.

- SECCIÓN 2: Lugar de salida

El poseedor en el lugar de salida deberán cumplimentar y firmar las sección pertinente, e informarán sin demora a la autoridad competente de sus posibles reservas en cuanto al cumplimiento

1. POSEEDOR (\*) del lugar de salida – Nombre y dirección (cuando difiera del organizador indicado en la sección 1)

2. Lugar y Estado miembro de salida (b)

3. Fecha y hora de la carga del primer animal (b)

4. Número de animales cargados (b)

5. Identificación del medio de transporte

6. El abajo firmante, poseedor de los animales en el lugar de salida, declara por la presente que ha estado presente en la carga de los animales. En el momento de la carga, los animales antes mencionados eran, a mi leal saber y entender, aptos para el transporte y los equipos y procedimientos utilizados con los animales eran conformes con las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1/2005 relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas.

7. Firma del poseedor en el lugar de salida

8. CONTROLES COMPLEMENTARIOS EN EL LUGAR DE SALIDA

9. Veterinario en el lugar de salida (nombre y dirección)

10. El abajo firmante, veterinario, declara por la presente que ha controlado y autorizado la carga de los animales antes mencionados. En el momento de la salida, estos animales eran, a mi leal saber y entender, aptos para el transporte, y tanto los medios como las prácticas de transporte eran conformes con las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo.

11. Firma del veterinario

- ### • SECCIÓN 3: Lugar de destino..

Cuando los animales se exporten a un tercer país, los transportistas entregarán el CAB al veterinario oficial en el punto de salida, en este caso el puerto,

donde realizará un control de bienestar animal que plasmará en la sección 3. Es decir que cuando el punto de destino es fuera de la UE, el punto de salida se convierte en lugar de destino a efectos del CAB.

- #### • SECCIÓN 4: Declaración del transportista

El transportista llenará esta sección con los datos reales del viaje realizado

1. POSEEDOR en el lugar de destino/VETERINARIO OFICIAL – Nombre y dirección (*)			
2. Lugar y Estado miembro de destino/puesto de control (*)		3. Fecha y hora del control	
4. CONTROLES REALIZADOS		5. RESULTADO DE LOS CONTROLES	
4.1. Transportista N.º de autorización (*)		5.1. CUMPLE LOS REQUISITOS	5.2. RESERVA(1)
4.2. Conductor N.º del certificado de competencia		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.3. Medio de transporte Identificación (*)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.4. Espacio disponible Espacio medio por animal en m <sup>2</sup>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.5. Datos registrados en el cuaderno de a bordo u hoja de ruta y limitación de la duración del viaje		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.6. Animales (precisar el número para cada categoría)			
Número total de animales controlados	NO – No aptos	M – Muertos	A – Aptos
6. El abajo firmante, poseedor de los animales en el lugar de destino/veterinario oficial, declara por la presente que ha controlado esta partida de animales. En el momento del control se obtuvieron, a mi leal saber y entender, los resultados antes mencionados. El abajo firmante conoce su obligación de informar sin demora a las autoridades competentes en caso de albergar cualquier reserva y siempre que se descubran animales muertos.			
7. Firma del poseedor en el lugar de destino/veterinario oficial (con sello oficial)			

- SECCIÓN 5: Parte de incidencias.

En esta sección se recogerán aquellos posibles incumplimientos o reservas en el cumplimiento del Reglamento.

1. DECLARANTE: Nombre, función y dirección 			
2. Lugar y Estado miembro donde se ha constatado la incidencia	3. Fecha y hora de constatación de la incidencia		
4. TIPO DE INCIDENCIA según el Reglamento (CE) N° 1/2005 del Consejo			
4.1. Aptitud para el transporte (¹)	<input type="checkbox"/>	4.5. Dotación del espacio (⁶)	<input type="checkbox"/>
4.2. Medio de transporte (²)	<input type="checkbox"/>	4.7. Autorización del transportista (³)	<input type="checkbox"/>
4.3. Prácticas de transporte (⁴)	<input type="checkbox"/>	4.8. Certificado de competencia del conductor (⁵)	<input type="checkbox"/>
4.4. Limitación de la duración del viaje (⁶)	<input type="checkbox"/>	4.9. Datos registrados en el cuaderno de a bordo u hoja de ruta	<input type="checkbox"/>
4.5. Disposiciones complementarias para viajes largos (⁷)	<input type="checkbox"/>	4.10. Otros	<input type="checkbox"/>
4.11. Observaciones.			
5. Por la presente, el abajo firmante declara que ha procedido al control de la partida de animales antes mencionados y que ha expresado las reservas que figuran en el presente informe en relación con el cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas.			
6. Fecha y hora de la declaración a la autoridad competente	7. Firma del declarante		

Resulta de gran interés, en el caso de animales que vienen desde otros EM, la comunicación de los resultados de los controles de BA realizados por el veterinario oficial en el EM de destino (o en las exportaciones, en el punto de salida de la UE) al veterinario oficial del EM de origen, a través de la aplicación Traces (TRAde Control and Expert System). De esta forma se da comunicación formal al EM desde el que partieron los animales.

El sistema TRACES es una red informática que:

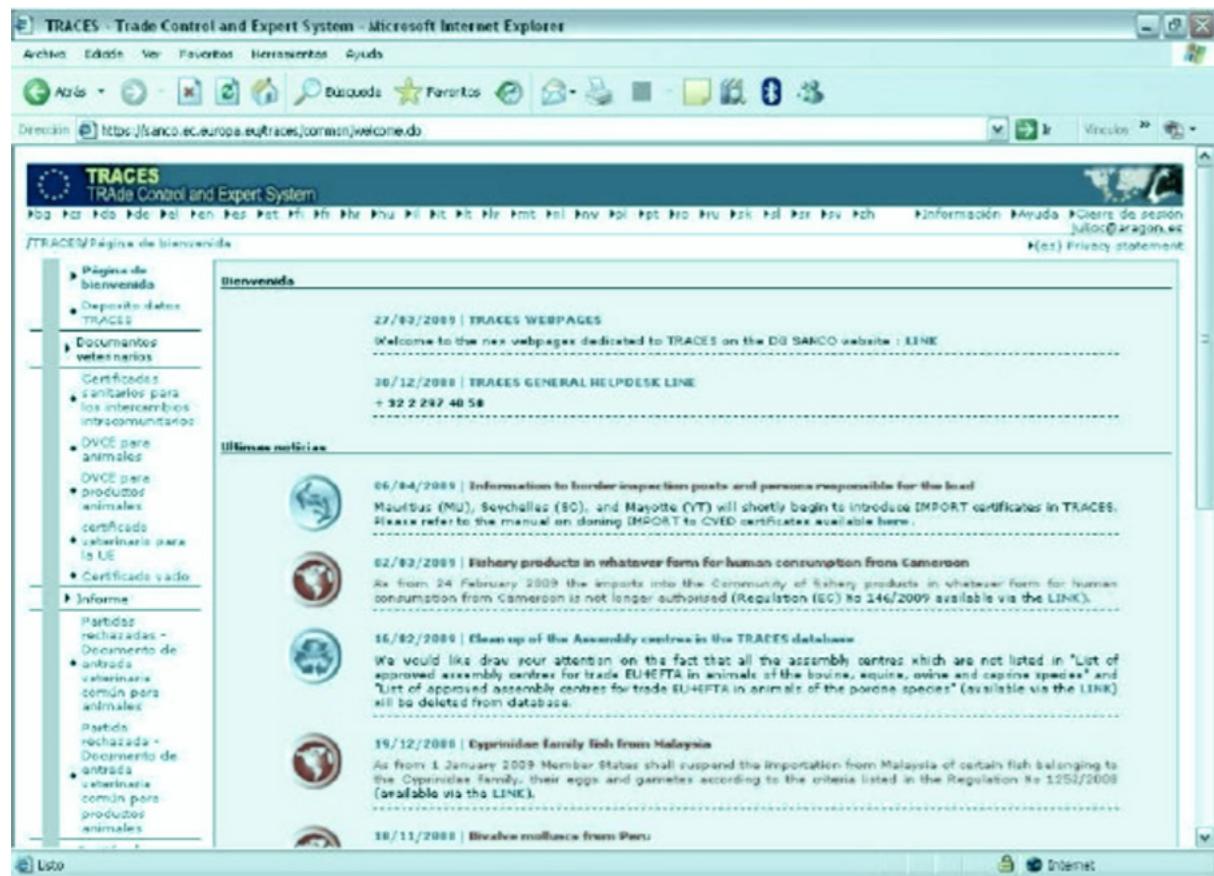
- permite el intercambio de información relativo a las importaciones y movimientos dentro del territorio de la UE/EEE de animales vivos, productos de origen animal y productos de origen no animal destinados al consumo humano o a la alimentación animal y,
- en el caso de las mercancías procedentes de terceros países destinadas a ser importadas en España, facilita a los operadores económicos cumplir con los trámites aduaneros, permitiendo en muchos casos el despacho por vía telemática.

Asimismo, facilita a las autoridades competentes de los terceros países la emisión de los certificados veterinarios o sanitarios que deben acompañar a las partidas de animales y productos destinados a ser importados o a transitar a través del territorio de la UE.

Link de la aplicación TRACES:

[HTTP://EC.EUROPA.EU/FOOD/ANIMALS/TRACES/INDEX\\_EN.HTM](HTTP://EC.EUROPA.EU/FOOD/ANIMALS/TRACES/INDEX_EN.HTM)

En el caso de animales exportados desde la UE a un tercer país, por ejemplo de Alemania a Libia: los datos sobre los animales exportados serán comunicados desde el punto de salida (Alemania) al de destino (en este caso se corresponderá con el punto de salida de la UE, por ejemplo Cartagena, España) donde pasarán controles de bienestar animal, y cuyo resultado favorable, o no (y acciones que se deriven de este resultado) se comunicará a través de esta misma aplicación de nuevo al punto de salida (Alemania).



La novedad con respecto al CAB, es que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el caso C414/13, ha establecido que éste deberá ser emitido, y en él indicadas, no sólo, las provisiones

para el cumplimiento del Reglamento para el territorio de la UE, si no también hasta el punto de destino aun cuando éste sea un tercer país, por ejemplo, Argelia.

## 1.2.8. INSPECCIONES E INFORMES ANUALES DE LAS AUTORIDADES

### COMPETENTES

La Autoridad Competente comprobará el cumplimiento de los requisitos gracias a controles no discriminatorios de los animales, medios de transporte y documentos de acompañamiento

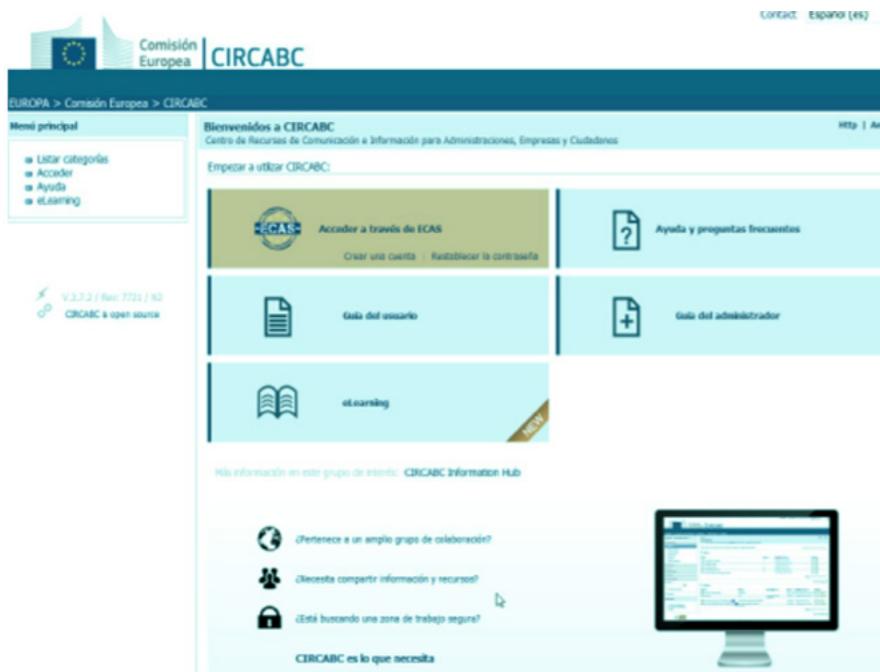
(por ejemplo, certificados veterinarios). Según este Reglamento y la Directiva 2013/188 sobre controles no discriminatorios, se entregarán los resultados de los mismos a la Comisión, quedando establecido el plazo del 30 de junio de cada año. Este informe anual, irá acompañado de un análisis de las principales irregularidades detectadas y de un plan de acción para corregirlas.

Categoría y número de casos de incumplimiento del Reglamento (CE) nº 1/2005 constatados durante las inspecciones no discriminatorias previstas en su artículo 27, apartado 1									
Categoría de incumplimiento (*)									
1. Aptitud de los animales para el transporte									
2. Prácticas de transporte, espacio disponible, altura									
3. Medios de transporte y disposiciones complementarias para los buques de transporte de ganado o buques de transporte de contenedores por mar, y para los viajes largos									
4. Intervalos de suministro de agua, de alimentación y tiempo de viaje y de descanso									
5. Documentación									
6. Otros casos de incumplimiento									
Número total de casos de incumplimiento	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## 1.2.9. GUIAS DE BUENAS PRÁCTICAS

A través de la aplicación CIRCABC de la Comisión Europea, en la sección de bienestar animal, se ha puesto en marcha un grupo de trabajo sobre buques de ganado. Se trata de una plataforma colaborativa que actúa como centro de recursos e información en un amplio número de sectores.

Por tanto, resulta un punto de encuentro para los Puntos Nacionales de Contacto de los distintos EM, expertos nacionales en el ámbito de que se trate y la Comisión, donde se pueden exponer cuestiones para su trabajo y posible resolución. La puesta en marcha de esta iniciativa ha favorecido una mayor coordinación a nivel comunitario, y una cooperación más efectiva.



En el caso relativo a transporte, y en la sección de buques de ganado, incluye entre otros, un registro de los buques autorizados por cada EM. Y un documento en red sobre la inspección de este tipo de buques, que actualmente está en fase de borrador.

Éste pretende facilitar las inspecciones a las AC de los EM, aportando prácticas recomendables, facilitando una aplicación homogénea y uniforme del Reglamento en este sector. También se trabaja, entre otros, en modelos específicos de certificados de aprobación.

## 1.2.10. FORMACIÓN

La UE siempre ha entendido que la ausencia de un nivel adecuado de bienestar se debe a la falta de formación, por lo que esta se ha convertido en un asunto prioritario. Por ello, se hace fundamental la

formación de cuidadores y también de las AC de los EM que realizarán los controles de BA.

En el caso del cuidador, en España en el Real Decreto 751/2006, sobre autorización y registro de transportistas y medios de transporte de animales, establece el marco de la formación, donde queda dispuesto, que el curso de formación tendrá una duración mínima de al menos 20 h, y el curso estará homologado por la AC de la CCAA. Las materias que abarcarán serán las relativas a protección de los animales, aspectos ligados a la seguridad vial, a la actuación en caso de accidente o incidente durante el transporte de animales y a la limpieza y desinfección del medio de transporte y contenedores.

Esta competencia ha sido asumida por las CCAA, por ejemplo, en la CCAA de la Región de Murcia, los cursos, podrán ser impartidos por la AC de

la CCAA, o por empresas privadas homologadas por la Consejería de Agricultura y Agua de esta CCAA. Para ello, estas empresas tendrán que cumplir con la Orden del 21 de diciembre de 2010 de la Consejería, por la que se regulan las homologaciones de acciones formativas en materia agroalimentaria, medioambiental y de la pesca. El curso propuesto tendrá una duración máxima de hasta 200 h, se requerirá una prueba de aprovechamiento teórico-práctica y los profesores deberán acreditar experiencia y formación en el sector. En caso de superar de forma favorable el curso, el alumno obtendrá un certificado de competencia que acredite su formación.

En lo que se refiere a las Autoridades Competentes, por ejemplo veterinarios oficiales, se ponen en marcha periódicamente acciones formativas a dos niveles:

- Nacional (cada EM) sobre normativa, inspección y control de BA.
- Nivel comunitario: para EM y para terceros países, por ejemplo gracias a cursos como los de BA de – Better Training for Safer Food (BTSF).

## 1.3. A NIVEL NACIONAL:

En el caso de España, se han promulgado varias normativas de BA de carácter general, como son:

- La ley 8/2003 de sanidad animal, marco general que incluye aspectos relativos a la protección de los animales.
- El Real Decreto 751/2006 del cual ya hemos hablado.

- La ley 32/2007 para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio.

Es importante mencionar, que la normativa comunitaria establece unos estándares mínimos, pero los EM podrán adoptar normas más restrictivas siempre que sean compatibles con el Tratado. Como ejemplo, Irlanda. No sólo por su vocación exportadora, si no también consecuencia de las condiciones del mar que les rodea (Mar del Norte, de Irlanda y Océano Atlántico) y la tradicional gran preocupación del consumidor por el bienestar animal. Siendo de especial interés la siguiente normativa:

- S.I. No. 17/1996 - Diseases of Animals (Carriage of Cattle by Sea) Order, 1996.
- S.I. No. 343/1998 – Diseases of Animals (Carriage of Cattle by Sea) (Amendment) Order, 1998.
- S.I. No. 506/1998 – Diseases of Animals (Carriage of Cattle by Sea) (Amendment No.2) Order, 1998.

En estas se recogen especificaciones técnicas más estrictas para los medios de transporte, por ejemplo altura de cubiertas, etc. Además de las obligaciones del capitán, como las relativas a los informes meteorológicos o los cuadernos de estabilidad. En este EM, la inspección supondrá obligatoriamente la contratación de un asesor independiente (por ejemplo, ingeniero naval, surveyor) que junto con el inspector veterinario realizarán la inspección por el artículo 19.



## 2. IMPACTO DE LA IMPLANTACIÓN DEL REGULAMIENTO Y SENSIBILIZACIÓN DEL SECTOR PRIVADO

El transporte y manejo de los animales es un punto crucial en la cadena de producción e implica a los distintos operadores, es decir, granjero, tratante de ganadero, operarios en el matadero, transportista, etc. Asimismo, puede afectar al medio ambiente, la salud animal, el bienestar animal y está ligado a la posibilidad de propagación de enfermedades.

Desde 1991, la UE ha puesto en marcha un marco legal armonizado para el transporte de animales a través de la adopción del Reglamento, de forma que dispone un campo de trabajo homogéneo para los operadores, a la vez que asegura un nivel de protección suficiente para el transporte de animales.

Los descubrimientos realizados por el estudio del impacto del Reglamento (CE) 1/2005 en la protección de los animales durante el transporte, indican que en el caso de:

- Bienestar Animal: se ha observado una gran mejoría en la incidencia de animales muertos, no aptos para el transporte por aparición de cojeras, lesiones severas,

deshidratación, etc. en el caso de viajes largos. No se perciben diferencias en el tratamiento durante el transporte de animales para reproducción y para matadero gracias a las mejoras realizadas en los medios. Además, se detectó un efecto positivo debido a la obligatoriedad de cursos de capacitación para cuidadores que ha redundado en menos lesiones, cojeras, e incluso muertes de animales.

- Flujos de comercio de animales vivos: el resultado final establece que no se ha producido impacto sobre el comercio internacional de los EM, basándose en:
  - \* Tras su implantación, se ha constatado un incremento del comercio internacional de animales vivos. Ejemplo los flujos de ganado vivo por buque entre Francia y Líbano.
  - \* También se produjo un incremento en el comercio intracomunitario de carne y de animales tras su implantación. Ejemplo los flujos de animales vivos en buque entre Francia e Irlanda (bovino y ovino) y entre Grecia e Italia (ovino)
  - \* Los estudios de la Comisión indican que los flujos comerciales no están evolucionando diferente tras la implantación
  - \* En el caso concreto de la Región de Murcia (España) y en lo que respecta a los buques de ganado, la exportación de

ganado a terceros países por esta vía ha cobrado fuerza principalmente a partir del año 2010. La tendencia exportadora actual es ascendente en ovino, mientras en bovino está mantenida. También es reseñable que se ha producido la apertura de mercados de distintos países del norte de África (Ejemplo Libia, Argelia, Egipto, Líbano...) tras ese año, así pues la implantación del Reglamento no parece haber producido impacto negativo en la exportación de animales vivos en buques de ganado.

- Aspectos socio-económicos: se ha identificado un incremento en el coste de transporte por carretera debido a algunas de las especificaciones técnicas obligatorias, como el correcto aislamiento de techos, sistemas de bebida y sistemas de ventilación forzada. Aunque se ha producido ese incremento en el coste, los precios de mercado se han mantenido, lo que ha supuesto una disminución de los márgenes de los transportistas que operan de acuerdo con la normativa, no para la industria agroalimentaria.
- Implicaciones regionales: se ha observado que la producción animal en áreas remotas sigue estando al mismo nivel, posiblemente debido a que cuentan con sus propios mataderos. Por tanto no se observa disminución en su competitividad.

Se busca una aplicación más uniforme de la normativa, no sólo a través de la puesta en marcha

de controles no discriminatorios en los EM y de auditorías por parte de la FVO, sino también a través de la puesta en marcha de la plataforma CIRCABC, fomentando la cooperación y coordinación entre todos los personajes implicados.

Igualmente, la UE con la puesta en marcha de la estrategia para la protección de los animales 2012-2015, ha buscado la implicación a través de la consulta por la Comisión de granjeros, veterinarios, organizaciones de protección a los animales y otros expertos para ayudar a mejorar las condiciones de vida de los animales a la vez que favorece que los alimentos y productos agrícolas comunitarios sean más competitivos dentro de Europa y en el mercado internacional.

En EM como Dinamarca y Holanda, el sector privado ha participado en la elaboración de guías de buenas prácticas para el transporte de los animales. Lo cual favorece la implantación ya que el sector está plenamente involucrado. También han sido desarrolladas con un fuerte apoyo del gobierno nacional en países como Italia, Irlanda, Reino Unido, Eslovaquia, Francia y Rumanía también las han desarrollado.





### 3. CONSIDERACIONES FINALES

El BA es una preocupación en foros internacionales, como la OMC, la FAO, el Consejo de Europa y la OIE, por su gran impacto a nivel mundial de carácter: ÉTICO por el conocimiento científico de que los animales son seres sensibles, que pueden experimentar dolor, angustia, miedo y otras formas de sufrimiento, que les hace merecedores de recibir un trato respetuoso y adecuado por nuestra parte. También SANITARIO, pues sabemos que niveles inapropiados de bienestar animal ponen en peligro la capacidad de los animales para crecer, reproducirse y sobrevivir, mientras que un nivel adecuado, reduce la incidencia de enfermedades y mejora la salud animal por su efecto positivo sobre la resistencia a patologías, tal y como indica el estudio del proyecto – Welfare Quality. Y a nivel ECONÓMICO, pues consecuentemente, esto supone un mayor rendimiento productivo y la mejor calidad del producto, lo cual desemboca inevitablemente en un ahorro de costes para el productor. Igualmente, el fomento de normas más rigurosas en el ámbito, ha creado una oportunidad empresarial, ya que puede utilizarse por los minoristas en sus actividades de publicidad y promoción para diferenciarse de sus competidores (ventaja competitiva). La creciente concienciación de los consumidores incrementa la demanda de estos productos que consideran de mayor calidad, produciendo un cambio en los hábitos de consumo, que ha resultado en cambios en el etiquetado de los alimentos a nivel comunitario.

Por todo ello la EU, tras la Conferencia de Cork de 1996, fomenta el respeto al medio ambiente, donde se sustenta el BA, a través de la promoción de la sostenibilidad, la competitividad y la lucha contra el cambio climático. Entendiendo la necesidad del desarrollo de una agricultura sostenible, e impulsando el equilibrio entre el progreso social, económico y el ambiental. Lo que ha supuesto el desarrollo de normativa en BA de acuerdo con las expectativas del ciudadano, el desarrollo de los mercados económicos y los avances científicos realizados entre otros por la EFSA (Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria).

En cuanto al futuro, la EU continúa trabajando para desarrollar legislación e indicadores basados en el animal para evaluar su bienestar. Asimismo, siendo consciente de que vivimos en un mundo globalizado, impulsa la formación continua dentro y fuera de sus fronteras, y a través de proyectos de cooperación con otros países, ya que es una tarea de todos y debemos concienciarlos de que – **Todos somos responsables.**

## REFERENCIAS

- Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) nº 1255/97
- Reglamento (CE) N° 1255/97 del Consejo de 25 de junio de 1997 sobre los criterios comunitarios que deben cumplir los puntos de parada y por el que se adapta el plan de viaje mencionado en el Anexo de la Directiva 91 / 628/CEE.
- Real Decreto 751/2006, de 16 de junio, sobre autorización y registro de transportistas y medios de transporte de animales y por el que se crea el Comité español de bienestar y protección de los animales de producción.
- Ley 8/2003 de sanidad animal, marco general que incluye aspectos relativos a la protección de los animales.
- Ley 32/2007 para el cuidado de los animales, en su explotación, transporte, experimentación y sacrificio.
- Decisión de Ejecución de la Comisión de 18

de abril de 2013 sobre los informes anuales de las inspecciones no discriminatorias realizadas en virtud del Reglamento (CE) nº 1/2005 del Consejo relativo a la protección de los animales durante el transporte y las operaciones conexas y por el que se modifican las Directivas 64/432/CEE y 93/119/CE y el Reglamento (CE) nº 1255/97

- Study on the Impact of Regulation (EC) 1/2005 on the protection of animals during transport. Willy Baltussen, Girma Gebrensabet, Kees de Roest European Commission Funded Project Directorate-General for Health and Consumers 2011.
- Scientific Opinion Concerning the Welfare of Animals during Transport. EFSA Journal 2011;9(1):1966 [125 pp.].
- Scientific Opinion on the use of animal-based measures to assess welfare of dairy cows EFSA Panel on Animal Health and Welfare (AHAW)2,

## ABREVIATURAS

- AC: Autoridades Competentes.
- BA: Bienestar Animal. o CAB: Cuaderno de Abordo.
- CCAA: Comunidad Autónoma. Es una entidad territorial administrativa española, que dentro del ordenamiento jurídico constitucional estatal, está dotada de cierta autonomía legislativa con representantes propios, y de determinadas competencias ejecutivas y administrativas.
- EEE: Espacio Económico Europeo.
- EFSA: Autoridad Europea de Seguridad Alimentaria.
- EM: Estado miembro de la Unión Europea.
- EU: Unión Europea.
- FAO: Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. o OIE: Organización Mundial de la Salud Animal. o OMC: Organización Mundial del Comercio.



União Europeia



DIÁLOGOS  
SETORIAIS  
UNIÃO EUROPEIA  
BRASIL

MINISTÉRIO DO  
PLANEJAMENTO,  
DESENVOLVIMENTO E GESTÃO

MINISTÉRIO DA  
AGRICULTURA, PECUÁRIA  
E ABASTECIMENTO

