

**EXCELENTÍSSIMO SENHOR JUIZ DE DIREITO _____ VARA CÍVEL
DA COMARCA DO MUNICÍPIO DE SANTOS ESTADO DE SÃO
PAULO**

**A AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DE DIREITOS
ANIMAIS - ANDA**, 12.164.456/0001-76, localizada na ALAMEDA
RIBEIRAO PRETO , 410, Bela Vista, município de São Paulo -SP, e a
ASSOCIAÇÃO ITANHAENSE DE PROTEÇÃO AOS ANIMAIS,
06.141.215/000109 - **AIPA**, localizada na Av. Montezuma, 870, balneário
Paranapuana, município de Itanhaém -SP, entidades constituídas há mais de um
ano e com pertinência temática relativa a meio ambiente, vêm, com fundamento
no artigo 5º, I da Lei 7347/85, à presença de Vossa Excelência, propor a
presente

AÇÃO CIVIL PÚBLICA COM PEDIDO DE LIMINAR

Em face de,

COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO – CODESP
AV. CONSELHEIRO RODRIGUES ALVES S/Nº, BAIRRO DO MACUCO,
CEP 11015-900.
CNPJ: 44.837.524/0001-07

ECOPORTO DE SANTOS

R. AUGUSTO SEVERO, 13 CJ 31 32 , SANTOS - SP, CEP 11010-050

CNPJ: 02.390.435/0001-15

MINERVA S.A.

PRL AVENIDA ANTONIO MANCO BERNARDES - S/N, BARRETOS-SP ,
CEP 14.781-545

CNPJ:67.620.377/0001-14

MUNICÍPIO DE SANTOS

PRAÇA VISC. DE MAUÁ, S/N - CENTRO, SANTOS - SP, CEP 11010-900

CNPJ: 58.200.015/0001-83

I - DA LEGITIMIDADE ATIVA

Dispõe o art. 5º da Lei 7.347/85 que : “ A ação principal e a cautelar poderão ser propostas pelo Ministério Público, pela União, pelos Estados e Municípios. Poderão também ser propostas por autarquia, empresa pública, fundação, sociedade de economia mista ou por associação que:

I – esteja constituída há pelo menos um ano, nos termos da lei;

II- inclua entre suas finalidades institucionais a proteção ao meio ambiente, ao consumidor, à ordem econômica, à livre concorrência, ou ao patrimônio artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico”.

II - DO CABIMENTO DA AÇÃO CIVIL PÚBLICA

A Lei 7347/85 que trata da Ação Civil Pública, em seu artigo 1º estabelece que:

Art. 1º Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:

I – ao meio ambiente

[...]

*IV – a qualquer outro **interesse difuso e coletivo**.*

Como será exposto nos fatos a seguir narrados e nos apontamentos relativos ao direito supostamente infringido pelos réus, cada um limitado a sua participação no narrado, responderá por seus atos e alçada de responsabilidade no processo de embarque de animais vivos em terminal localizado no porto da cidade de Santos com destino ao exterior.

III – DOS FATOS

Foi noticiado, de forma ampla pela imprensa, uma mega operação no porto de Santos relativa a exportação 27.000 bovinos vivos, originários de fazendas do interior paulista, a aproximadamente 500 km de distância com destino à Turquia. Esta operação é atípica no porto de Santos, já que desde 1996 os terminais localizados neste porto não realizavam embarque da chamada “carga viva”, conforme trecho retirado da reportagem sobre a operação relacionando pelo veículo jornalista G1 “¹

“A operação teve início na noite de quarta-feira (29), mas foi intensificada ao longo de quinta-feira (30), quando o cais passou a receber por hora três caminhões com 90 cabeças de gado cada. Os animais são procedente de fazendas localizadas em Altinópolis e em Sabino, distantes 500 quilômetros do litoral, aproximadamente”

O terminal utilizado para o embarque dos animais pertence a um dos réus citados nesta peça, qual seja o terminal marítimo ECOPORTO, também responsável pelo recebimento e manutenção dos animais antes do embarque.

O procedimento de embarque teve início no dia 29 de novembro de 2017, durando quase 4 dias. Os animais são garrotes² contando com o transporte até o porto de aproximadamente 500 carretas oriundas de

¹

<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/megaoperacao-embarca-mais-de-27-mil-bois-em-navio-no-porto-de-santos.ghtml>

² macho dos bovinos com idade entre 1 e 3 anos, além disso, por serem chamados de garrotes, tal termo quer dizer que ainda não atingiram a idade adulta chegando a ser um boi. Muitos preferem sua carne por serem novos e possuírem uma carne macia, porque são criados em confinamentos e não saem para pastar, estimulando os músculos e deixando a carne deste, dura.

lugares longínquos, conforme extraído de reportagens sobre o evento. As cidades são Altinópolis/SP (430 km) Sabino/SP (594 km) e outras de acordo com depoimento colhido de um caminhoneiros por uma ONG de direito ambiental³, vários vindos de regiões ainda mais distantes como o estado do Rio Grande do Sul/SP ,entre elas São Borja/RS (1366 km) e Santiago/RS (1287 km) . Ora, Excelência nota-se que embarcar 27.000 cabeças de gado não é uma empreitada comercial fácil, e, esgotando-se a capacidade de fornecimento do próprio estado de São Paulo, o réu **Minerva S.A**, não se furtou em buscar fornecedores além , mesmo ao custo latente do bem estar animal dos garrotes sendo violentamente prejudicados por conta de horas a fio sendo transportados pelas estradas , em pé, sob as intempéries do tempo e condições insalubres.

Ao chegar ao terminal Ecoporto de Santos foi observada, conforme imagens abaixo extraídas de reportagens⁴ feitas por diversas mídias, a condição real que os animais se encontravam: completamente sujos, cobertos de fezes, uns ao chão já exaustos pela viagem ou feridos , assustados e sendo manejados com espetos pontiagudos de ferro e picanas



Embarque de 27 mil bovinos no Porto de Santos

33.299 visualizações

892 48 COMPARTILHAR



Portal Vista-se - Vegano TV
Publicado em 2 de dez de 2017

INSCREVER-SE 62 MIL

elétricas.

³ https://www.youtube.com/watch?v=dotM6WD_fw0&t=7s

⁴ Jornal a Tribuna: <https://www.youtube.com/watch?v=40doLcowoq4> , Canal do Boi: <https://www.youtube.com/watch?v=wh52GYYgsz4>, ONG Veddass: https://www.youtube.com/watch?v=dotM6WD_fw0, TV Tribuna: <https://www.youtube.com/watch?v=rJtIKBXVHbs>



Megaoperação embarca mais de 27 mil bois em navio para Turquia

2.505 visualizações

17

6



COMPARTILHAR



Hoje em Dia

Publicado em 1 de dez de 2017

INSCREVER-SE 347 MIL



A ré, **Minerva S.A**, anunciou, conforme reportagens, que este foi um primeiro embarque, experimental, e que vários outros estão agendados para ocorrer em 2018, em especial um previsto para os dias 15-20 de janeiro, conforme declarações da empresa e rastreo do navio cargueiro NADA pelo site marinetraffic.com.⁵

Antes de discutirmos o Direito pertinente ao caso, faz-se absolutamente imprescindível, no entanto, colocar como parte dos fatos que o Porto de Santos, ao que tudo indica, não tinha as licenças ambientais e administrativas necessárias para realizar operação dessa natureza e magnitude. Conforme informou a imprensa nacional, o Porto sequer possuía autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Antaq, para proceder com embarques de animais. Tanto é real e verdadeiro esse fato que, há dois dias atrás, o diretor da Codesp fez publicar uma carta comprometendo-se a suspender

5

<https://www.marinetraffic.com/pt/ais/details/ships/shipid:462761/imo:9005429/mmsi:372415000/vessel:NADA>

os próximos embarques, conforme mostra o documento abaixo exposto:



Santos, 11 de janeiro de 2018

DILOG-GD/002.2018

Exmo. Sr.
Deputado Federal Ricardo Izar
M.D. Presidente da Frente Parlamentar do Congresso Nacional em Defesa dos Animais
Brasília - DF

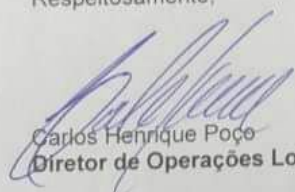
Prezado Deputado Federal,

A COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO - CODESP,
vem pela presente, em atendimento ao solicitado por V.Exa., informar que o Porto de Santos
suspenderá as operações com o transporte de cargas vivas.

Trazemos, inclusive, a preocupação do Exmo. Deputado Estadual
Feliciano Filho com o tema.

Aproveitamos para declarar que constitui a missão desta companhia o
desenvolvimento econômico com responsabilidade socioambiental, não caracterizando sob
nenhuma hipótese a nossa intenção de desrespeitar a vida animal.

Respeitosamente,


Carlos Henrique Poço
Diretor de Operações Logísticas

Assim, vejamos o noticiado pelo Jornal G1, do site Globo.com:

“A suspensão, conforme comunicado oficial divulgado pela Codesp nesta sexta-feira (12), ocorreu por "medida preventiva", em razão do processo ainda tramitar na Antaq, órgão regulador do setor. Até que o trâmite esteja concluído, portanto, nenhum terminal localizado no cais santista pode receber carga viva.

O G1 apurou que o corpo técnico da Antaq manifestou-se, preliminarmente, contrário à operação. Oficialmente, entretanto, a agência informou que a autorização ainda será discutida em uma reunião de diretoria.” grifo nosso

(in:<https://g1.globo.com/sp/santos-regiao/porto-mar/noticia/operacoes-com-cargas-vivas-sao-suspensas-no-porto-de-santos-sp.ghml>)

II – DO DIREITO

Preliminarmente, Excelência, forçoso é concluir pelo absurdo da atuação da Codesp, do Porto de Santos e dos demais envolvidos, afinal, como pode um Porto embarcar 27 mil animais de grande porte sem os cuidados necessários, sem sequer ter obtido as autorizações dos órgãos responsáveis? Como seria cabível uma atitude de tamanha irresponsabilidade com as leis que protegem a população de riscos ambientais gravíssimos? Onde está o respeito ao Estado de Direito e qual foi a ponderação de valores feita pelo Sr. diretor da Codesp, valorizando uma empresa em detrimento de toda a população de Santos e do meio ambiente de toda a região do litoral sul paulista?

Na leitura da Lei 9.784/99, fica ainda mais visível essa falha dos órgãos públicos envolvidos na operação que exportou 27 mil bois, ao não atentar para os critérios que regem o ato administrativo, principalmente aqueles que mandam a atuação conforme a Lei e o Direito e o que determina o atendimento a interesse público :

“Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:

I - atuação conforme a lei e o Direito;

II - atendimento a fins de interesse geral, vedada a renúncia total ou parcial de poderes ou competências, salvo autorização em lei;

III - objetividade no atendimento do interesse público, vedada a promoção pessoal de agentes ou autoridades;

IV - atuação segundo padrões éticos de probidade, decoro e boa-fé;”

Decerto que os administradores, nesse caso, confrontaram os princípios que regem a administração pública, priorizando interesse de poucos em detrimento do interesse público, da maioria e isso não é uma atuação justa. E não é demais mencionar que, em se tratando de autorizar atividade potencialmente lesiva ao meio ambiente, o ato não é discricionário, mas, sim, vinculado às normas ambientais. Nesse caso, também há vínculo com normas sanitárias e de bem estar animal, conforme veremos mais adiante.

Assim, causa espécie que o Porto de Santos tenha realizado embarque dessa monta sem os estudos de impacto ambiental pertinentes. Mostraremos na sequência desta Exordial que esse tipo de atividade está no rol taxativo da Resolução 237 do Conama, que trata do licenciamento de atividades de risco ambiental. Ficará claro que houve falha em todos os atos administrativos que envolveram o embarque dos 27 mil bovinos em dezembro de 2017.

Assim, tendo em vista as evidências mostradas nos vídeos e imagens que formam o conjunto probatório desta Exordial, faz-se necessário discutir a afronta ao ordenamento jurídico pertinente ao caso, uma vez que, como mostrado, os recintos estavam imundos, insalubres, os animais tratados de forma brutal e submetidos a instrumentos não permitidos por lei, dentre outras irregularidades.

Pois bem, Excelência, tratando-se essa de uma operação atípica no referido porto, já que há mais de 20 anos não realizava igual procedimento, sendo anunciado como o maior carregamento de carga viva já feito no país. Faz -se razoável que as partes envolvidas na operação prestem as devidas informações ao poder público e à sociedade civil organizada a respeito da total regularidade da operação, haja vista os danos ambientais contundentes e de difícil reparação que podem vir a surgir caso a legislação sanitária e ambiental nacional não esteja sendo seguida à risca pelos envolvidos.

1. DO IMPACTO AMBIENTAL E GESTÃO DE RESÍDUOS

Como se sabe, Excelência, a má gestão dos resíduos sólidos gerados por navios e Portos ocasiona grave poluição, fato esse que impacta diretamente em atividades econômicas como a pesca, prejudica atividades recreacionais, além de causar prejuízos irreversíveis aos ecossistemas aquáticos. Estudos científicos mostram que, nos últimos 30 anos, a poluição dos oceanos tem sido motivo de crescente preocupação internacional. Estima-se que 77% dos poluentes despejados nos mares são originários de fontes terrestres e tendem a se concentrar nas regiões costeiras, justamente o habitat marinho mais vulnerável e também o mais habitado por seres humanos. Dessa forma, um navio de carga viva gera um número considerável de resíduos ambientais, que podem interagir com o meio ambiente causando modificações adversas na flora, fauna, água, solo, ar e seres humanos.

Em 2.010, o Porto de Santos foi responsável pela geração de 31.009,116 toneladas de resíduos, sendo que, deste total, 1.754,08 toneladas são provenientes da Codesp. Já no primeiro semestre de 2.011, registrou-se 12.043,97 toneladas de resíduos. Deste total apenas 992,79

toneladas são geradas pela administração portuária.⁶

Importante salientar que o descarte sem tratamento de esgotos sanitários dos navios pode significar sérias ameaças para a saúde da população em virtude da transmissão de doenças, assim como também pode afetar as atividades pesqueiras de uma determinada região, resultando em prejuízos financeiros para a comunidade de pescadores.

Assim, tanto a empresa responsável pela operação de embarque de bovinos, quanto o porto, as autoridades fiscalizadoras e o exportador são responsáveis solidários pela poluição causada, sendo certo que deverão ser responsabilizados pelos danos ambientais. Conforme **a lei federal 9.966/2000**, a pena será de multa, mais retenção do navio até que os requisitos estejam todos em consonância com as determinações regulamentadas. LEI 9966/2000:

“Dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

Capítulo II

dos sistemas de prevenção, controle e combate da poluição

Art. 5º *Todo porto organizado, instalação portuária e plataforma, bem como suas instalações de apoio, disporá obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental competente.*

§ 1º *A definição das características das instalações e meios destinados ao recebimento e tratamento de resíduos e ao combate da poluição será feita mediante estudo técnico, que deverá estabelecer, no mínimo:*

I – as dimensões das instalações;

II – a localização apropriada das instalações;

III – a capacidade das instalações de recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos, padrões de qualidade e locais de descarga de seus efluentes;

IV – os parâmetros e a metodologia de controle operacional;

V – a quantidade e o tipo de equipamentos, materiais e meios de transporte destinados a atender situações emergenciais de poluição;

VI – a quantidade e a qualificação do pessoal a ser empregado;

⁶ Manual do plano integrado de gestão de resíduos sólidos do município de Santos

VII – o cronograma de implantação e o início de operação das instalações.

§ 2º *O estudo técnico a que se refere o parágrafo anterior deverá levar em conta o porte, o tipo de carga manuseada ou movimentada e outras características do porto organizado, instalação portuária ou plataforma e suas instalações de apoio.*

Art. 6º As entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas deverão elaborar manual de procedimento interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, o qual deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes.

Art. 7º Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente.

§ 2º A responsabilidade pela consolidação dos planos de emergência individuais em um único plano de emergência para a área envolvida cabe às entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias, e aos proprietários ou operadores de plataformas, sob a coordenação do órgão ambiental competente.

Art. 8º Os planos de emergência mencionados no artigo anterior serão consolidados pelo órgão ambiental competente, na forma de planos de contingência locais ou regionais, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente, em consonância com o disposto na OPRC/90, consolidará os planos de contingência locais e regionais na forma do Plano Nacional de Contingência, em articulação com os órgãos de defesa civil.

Art. 21. As circunstâncias em que a descarga, em águas sob jurisdição nacional, de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, ou misturas que os contenham, de água de lastro e de outros resíduos poluentes for autorizada não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes dessa descarga.

Art. 22. Qualquer incidente ocorrido em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e suas instalações de apoio, que possa provocar poluição das águas sob jurisdição nacional, deverá ser imediatamente comunicado ao órgão ambiental competente, à Capitania dos Portos e ao órgão regulador da indústria do petróleo, independentemente das medidas tomadas para seu controle.

Art. 24. A contratação, por órgão ou empresa pública ou privada, de navio para realização de transporte de óleo ou de substância enquadrada nas categorias definidas no art. 4º desta Lei só poderá efetuar-se após a verificação de que a empresa transportadora esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

Art. 4º Para os efeitos desta Lei, as substâncias nocivas ou perigosas classificam-se nas seguintes categorias, de acordo com o risco produzido quando descarregadas na água:

I – categoria A: alto risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

II – categoria B: médio risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

III – categoria C: risco moderado tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático;

IV – categoria D: baixo risco tanto para a saúde humana como para o ecossistema aquático.

Parágrafo único. O órgão federal de meio ambiente divulgará e manterá atualizada a lista das substâncias classificadas neste artigo, devendo a classificação ser, no mínimo, tão completa e rigorosa quanto a estabelecida pela Marpol 73/78.”

Portanto, é dever do Porto de Santos apresentar os laudos e documentos comprobatórios de que a operação de embarque dos bovinos está isenta de causar os danos ambientais descritos na Lei. Pede-se, portanto, que sejam oficiados a ré CODESP e ECOPORTO, para que apresentem esses documentos antes de autorizar a entrada de veículos de transporte de gado em suas instalações e dêem início à operação de embarque.

2. DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL PARA ATIVIDADES POTENCIALMENTE POLUIDORAS

Segundo a **LEI FEDERAL 6.938/81**, que institui a política nacional de meio ambiente, todas as atividades potencialmente poluidoras deverão apresentar Estudo de impacto ambiental (EIA) para obter o licenciamento que permitirá o seu desenvolvimento. Dessa forma, como pode-se observar nos parágrafos acima, a atividade de embarque de milhares de animais de grande porte ainda vivos gera um imenso impacto no meio ambiente e, portanto, é obrigatório que o porto responsável pela exportação **obtenha a licença prevista em lei federal que seja adequada a esta atividade ou que esteja previsto na licença ambiental** já apresentada aos órgãos competentes a inclusão deste tipo de embarque. Conforme determinado na Política Nacional de Meio Ambiente, o licenciamento é um dos instrumentos utilizados pelo Estado para prevenir danos e garantir o equilíbrio ambiental, um dos objetivos previstos na Lei.

“Art 9º - São instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente:

V - o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras”

Dessa forma, o Porto de Santos deve apresentar a licença ambiental compatível com o transporte de animais vivos dessa magnitude, conforme se ve no anexo da **RESOLUÇÃO Nº 237 , DE 19 DE dezembro DE 1997**, norma que regulamenta a Lei acima citada :

ANEXO I

*ATIVIDADES OU EMPREENDIMENTOS
SUJEITAS AO LICENCIAMENTO AMBIENTAL*

*Transporte, terminais e depósitos
-marinas, portos e aeroportos*

O artigo 2º deste diploma normativo é claro ao estabelecer que:

“Art. 2º- A localização, construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, bem como os empreendimentos capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças legalmente exigíveis.”

Diante disso, não há sombra de dúvidas de que o Porto de Santos deve estar devidamente licenciado para fazer embarques dessa magnitude e complexidade, sendo seu dever apresentar aos órgãos responsáveis a licença adequada, comprovando que suas instalações não permitirão que o meio ambiente e a qualidade de vida das pessoas e dos ecossistemas sofram danos irreparáveis, bem como é dever dos órgãos fiscalizadores a exigência de tal documento.

3. DAS REGRAS PARA TRANSPORTE E MANUTENÇÃO DE ANIMAIS EM ESTABELECIMENTOS VETERINÁRIOS

Apesar de se tratar de navio, a estrutura montada em seu interior para receber os animais se encaixa perfeitamente na descrição legal da lei estadual que regulamenta estabelecimentos veterinários.

Assim, a legislação estadual, por meio do **DECRETO Nº 40.400, DE 24 DE OUTUBRO DE 1995**, é cristalina ao explicitar o conceito de estabelecimento veterinário, sendo que qualquer estrutura que se enquadre nessas linhas deve seguir rigorosamente as determinações para que funcione regularmente, sob o risco de causar graves prejuízos à saúde pública coletiva. Frente a isso, vale transcrever a letra da norma:

“Artigo 1.º - Fica aprovada a Norma Técnica Especial, anexa a este decreto, que dispõe sobre a instalação de estabelecimentos veterinários, determinando as exigências mínimas

para este fim, uso de radiações, de drogas, medidas necessárias ao trânsito de animais e do controle de zoonoses.”

TÍTULO I

Das Definições

Artigo 1.º - Consideram-se estabelecimentos veterinários para os efeitos desta Norma Técnica Especial:

Parágrafo único - São também considerados estabelecimentos veterinários quaisquer outros onde haja animais vivos destinados ao consumo, ao ensino, à pesquisa, ao lazer, ou qualquer outra utilização pelo homem, não especificada nesta Norma, mas que, por sua atividade, possam, direta ou indiretamente, constituir riscos à saúde da comunidade.

Artigo 2.º - Os estabelecimentos veterinários somente poderão funcionar no território do Estado de São Paulo mediante **licença de funcionamento e alvará expedido pela autoridade sanitária competente.**

Parágrafo único - Somente será concedida licença e expedido alvará aos estabelecimentos veterinários devidamente legalizados perante o Conselho Regional de Medicina Veterinária e autoridade municipal.

Artigo 5.º - Os estabelecimentos veterinários deverão ser mantidos nas mais perfeitas condições de ordem e higiene, inclusive no que se refere ao pessoal e material

Artigo 6.º - Para os efeitos desta Norma Técnica Especial constituem dependências, instalações, recintos e partes dos estabelecimentos veterinários:

XVIII - baia: compartimento destinado ao abrigo de animais de grande porte (equinos, bovinos, e outros); sua área deve ser compatível com o tamanho dos animais que abriga, nunca inferior a 10,00m², sendo a menor dimensão no plano horizontal nunca inferior a 3,00m, com pé direito mínimo de 3,00m: o piso deve ser resistente ao pisoteio e a desinfetantes, provido de escoamento de águas servidas ligado diretamente a rede de esgotos ou a canaleta coletora externa provida de grade protetora;

XIX - box ou casela: a instalação destinada a permanência de animais por período restrito de tempo (ordenha, curativo, exposição, e outros): sua área deve ser compatível com a espécie que abriga e a finalidade de seu uso;

XX - estábulo: recinto cercado de alvenaria, provido de cobertura, destinada ao abrigo de gado vacum;

XXI - cocheira: dependência destinada ao abrigo de equinos; pode constituir-se por uma série de baias ou boxes;

XXII - pocilga: um recinto cercado de alvenaria, provido de cobertura, destinado ao abrigo de suínos;

XXIII - curral: um recinto cercado de mourões e arames, ou alvenaria, destinado ao recolhimento de gado vacum;

XXIV - abrigo para resíduos sólidos: destina-se ao armazenamento de resíduos sólidos gerados no estabelecimento enquanto aguardam a coleta; deverá ser dimensionado para conter o equivalente a três dias de geração; as paredes e pisos deverão ser de material resistente a desinfetantes e impermeabilizados; sua área mínima deve ser 1,00m²; deve ser provido de dispositivos que impeçam a entrada e proliferação de roedores e artrópodes

nocivos, bem como exalação de odores; sua localização deverá ser fora do corpo do prédio principal; o armazenamento de resíduos infectantes deverá ser feito em separado dos resíduos comuns:

XXV - esterqueira: destina-se ao armazenamento das fezes geradas no estabelecimento para posterior aproveitamento; deverá ser hermeticamente fechada e provida de dispositivos que evitem a entrada e proliferação de roedores e artrópodes, bem como a exalação de odores.”

Nota-se, que mesmo mesmo temporariamente, o navio NADA ao atracar no porto de Santos se reveste da condição de **estabelecimento veterinário**, uma vez que converte-se na definição aplicada da norma acima mencionada, dispondo de várias características inerentes a estes estabelecimentos como baia, casela entre outros, além de estar mantendo animais destinado para consumo em seu interior. Até atrações de rodeios , em que os animais ficam apenas horas a disposição e logo depois deixam o recinto recebem a qualificação de **estabelecimento veterinário** para fins sanitários

Logo, um navio onde o primeiro carregamento de animais acontece e só após 4 -5 dias o navio de fato parte da região costeira paulista para seu destino também há de ser considerado dessa maneira . Sendo assim, enquadrado como estabelecimento veterinário, devem os réus seguir de forma absoluta, sob risco de dano irreparável a saúde pública, todas as diretrizes da lei, especialmente a apresentação de licença e alvará expedido pelo CRMV e pela Prefeitura Municipal de Santos, conforme parágrafo único do artigo 2º acima mencionado.

Em relação à manutenção e transporte de animais o decreto estadual de 40.400/95 assevera uma série de exigências para manutenção e transporte dos animais e, neste ponto ,merece destaque a obediência irrestrita ao artigo 40, uma vez que, conforme exposição dos fatos nesta peça , muitos carregamentos são oriundos de outros estados, sendo certo que, estando irregular a entrada destes animais em território paulista de maneira irregular perante a legislação , aqui não poderiam permanecer, menos ainda, serem enviados ao exterior. Nesse sentido, o decreto supra mencionado não deixa margem a dúvidas.

“CAPÍTULO VIII

Do Controle de Zoonoses

Artigo 37 - É obrigatória a vacinação de animais contra raiva e leptospirose.

Artigo 40 - É vedada a entrada e o trânsito de animais no território do Estado de São Paulo sem o certificado de vacinação obrigatória e demais medidas sanitárias e de sanidade emitidos por veterinário oficial ou credenciado pelas autoridades sanitárias competentes.

***Artigo 41** - Nenhum animal em trânsito poderá permanecer embarcado por período superior a 24 horas sem que receba alimento e água convenientemente.*

***Artigo 42** - Nenhum animal poderá ser transportado sem condições de conforto e segurança que lhes permita perfeita sanidade. de acordo com o preceituado no Decreto-Lei Federal n.º 24.645, de 10 de julho de 1934.*

***Artigo 43** - Os veículos transportadores de animais em trânsito pelo território do Estado de São Paulo deverão ter prova de desinfecção e limpeza efetuadas antes do embarque.*

***Artigo 44** - As condições de segurança e lotação dos veículos transportadores de animais deverão ser rigorosamente obedecidas.*

***Artigo 45** - Os casos omissos na presente Norma Técnica Especial serão decididos pela autoridade sanitária estadual competente.*

4. DAS NORMAS REFERENTES AO TRANSPORTE E EXPORTAÇÃO DE ANIMAIS VIVOS:

De acordo com a instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO, no artigo segundo da norma certifica-se que as disposições são direcionadas, dentre outros, ao transporte de bovinos e das chamadas EPE (Área de pré embarque), de forma que, assim como ocorre com as outras normas ora analisadas, esta também deve ser cuidadosamente atendida pelos envolvidos nas mega operações de embarque de animais vivos. Dessa forma, vale transcrever o teor da instrução para certeza de sua importância e aplicação ao caso em tela:

“Art. 3º Este Regulamento se aplica aos bovinos, bubalinos, ovinos e caprinos vivos destinados à exportação para abate (imediato ou engorda) ou para reprodução.

Art. 6º 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 EPE (Área de pré embarque) e deste até o local de embarque.

Art. 7º Para os aspectos relacionados ao bem-estar animal, concernentes às etapas de preparação de animais vivos para a exportação, serão adotadas as recomendações descritas nos capítulos 7.1, 7.2, 7.3 e 7.4 do Código Sanitário para os Animais Terrestres da Organização Mundial de Saúde Animal-OIE. “

Assim, da presente instrução emana a ordem para que os animais estejam em bom estado de saúde como um dos pressupostos para seu embarque, o que não é caso dos animais exportados para a Turquia pela ré **Minerva S.A**, flagrados no primeiro embarque conforme consta nos vídeos já citados nesta peça os animais se encontravam cobertos por fezes, com membros

lesionados, sem condições de se caminhar normalmente e sendo manuseados por choques elétricos, barras de ferro pontiagudas e condições de transporte insalubres.

Ainda trata a norma que o EPE utilizado para o embarque possua um atestado de funcionamento pelo MAPA, que atenda os seguintes requisitos:

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

Art. 2º Todos os animais vivos objetos deste regulamento destinados à exportação devem ser reunidos e isolados, antes do embarque definitivo, em um estabelecimento previamente aprovado pelo DSA/SDA, que passa a ser denominado Estabelecimento Pré- embarque - EPE, onde estarão submetidos ao cumprimento dos requisitos sanitários do país importador.

Art. 3º Este Regulamento se aplica aos bovinos, bubalinos, ovinos e caprinos vivos destinados à exportação para abate (imediato ou engorda) ou para reprodução.

A mesma instrução normativa exige a posse e Certificado Zoosanitário Internacional/CZI aprovado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, para cada animal exportado:

Art. 4º Os animais somente poderão ser exportados acompanhados de Certificado Zoosanitário Internacional/CZI aprovado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, que atenda aos requisitos constantes das normas vigentes no Brasil e às condições sanitárias requeridas pelo país importador

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:

I - alimentação de qualidade e na quantidade suficiente;

II - currais de manejo laváveis e que causem o mínimo de estresse durante o trabalho, com brete e tronco de contenção adequados ao manejo, que possam conter os animais sem causar injúrias;

III - os currais de espera devem contar com bebedouros para o fornecimento de água aos animais durante manejo, por ocasião da recepção, manejo ou em operações de pré-embarque;

IV - instalações individuais ou coletivas, currais de confinamento ou pastos, construídos de forma a assegurar o mínimo estresse possível durante a permanência no EPE;

V - piquetes de pastagem com drenagem adequada e cobertura forrageira em qualidade e quantidade para alimentação dos animais durante a quarentena e área de 10 a 40 m² /bovino ou bubalino e 05 a 10 m² /ovino ou caprino;

VI - quando o EPE possuir instalações de confinamento cobertas, estas devem ter drenagem e ventilação adequadas, piso que possibilitem a higienização e sanitização após a saída dos lotes, linha de cochos que permitam que 2/3 do lote se alimente simultaneamente e bebedouro com fornecimento contínuo de água de qualidade aos animais;

VII - dispor de um piquete de isolamento de animais, devidamente identificado, para segregação de animais reagentes aos testes diagnósticos realizados.

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

IX - instalações para o fornecimento de água limpa e de qualidade, que garanta o acesso de 10% (dez por cento) de todo o lote de maneira simultânea, e cerca de 0,3m linear por bovino ou bubalino e 0,1 m linear por ovino ou caprino;

X - acesso controlado para veículos e pessoas, com desinfecção de todos veículos que entrarem nas instalações;

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

XII - dispor de um piquete de enfermaria de animais, devidamente identificado, que necessitem de maior atenção veterinária.

Art. 15 No EPE, a água de superfície deve ser isolada 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.

Art. 16 As cercas do EPE devem ser mantidas em bom estado de conservação e construídas de forma adequada à contenção e isolamento da espécie animal alojada.

Art. 17 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 e alimentação de qualidade.”

Na leitura dos artigos, é surpreendente notar que os responsáveis pela exportação aparentemente passaram por cima das determinações de forma absoluta, pois nas imagens acostadas o que se vê são animais em profundo terror psicológico, fisicamente esgotados, machados, imundos, cobertos por fezes e urina. Ou seja, em condições de maus tratos extremos.

5. DOS MAUS TRATOS

Por fim, faz-se importante tratar do assunto relativo ao bem estar dos animais. Como é de conhecimento mundial, a exportação de gado vivo é, por regra, cruel com os animais. Dados coletados pela veterinária australiana Lynn Simpson demonstram que é comum os animais viajarem em condições desumanas, sofrendo fome, frio, cobertos por fezes, com ossos quebrados,

contraindo doenças, infecções. Nas fotos abaixo acostadas, é possível observar o trabalho de coleta dessas informações, produzido pela Dra. Lynn Simpson:





Essas fotos foram copiadas do sitio:

<http://www.animalsaustralia.org/features/lynn-simpson-a-life-live-export-stories.php>, o qual exibe essa coleta de informações com as provas de que o transporte matirimo de gado é uma das mais cruéis e injustas formas de exploração de animais.

De acordo com o que explica o site, a veterinária fez a produção desses dados como veterinária de bordo de 57 viagens de exportação de gado, tornando-se mundialmente conhecida por este trabalho. Na página de rosto do site é exibida a seguinte explicação:

“Dr Lynn Simpson served as the on-board vet for some 57 live export voyages, tending as best she could to the needs of animals and humans alike.

*Now, in **an ongoing series of hard-hitting editorials** (in the renowned shipping magazine Splash 24/7 and more recently The Good Weekend) Dr Simpson is using her unique insider's view to **systematically shred the marketing spin of live exporters**. She gives harrowing and vivid descriptions of debilitating injuries, heat stress, slavery, pirates — as well as suffering and death on a colossal scale.*

*Australia condemns millions of animals to live export every year. **These are just some of their stories.**” **

Segundo relata a Dra. Lynn:

“Inferno no alto mar

O caixão flutuante pode descrever com mais precisão a experiência de estar a bordo de um navio de exportação ao vivo. As ovelhas morrem em cada navio que sai da Austrália.

*Quando são conduzidos a bordo dos navios de exportação ao vivo, os animais devem estar aptos e saudáveis - no auge de suas vidas jovens. Mas **depois de alguns dias no mar, alguns se parecerão com soldados que retornam da guerra**. Sujo, envolto em ataduras, com chifres quebrados ou feridas abertas.” (in <http://www.animalsaustralia.org/features/lynn-simpson-a-life-live-export-stories.php>)*

E essas situações são corriqueiras não só nos navios australianos. Como se percebe nas fotos acostadas, a situação dos bois brasileiros não é diferente das imagens feitas pela Dra. Lynn e isso considerando que, em Santos, os animais ainda nem haviam embarcado, ou seja, a situação deles antes do embarque já poderia ser considerada deplorável, tendo em vista a sujeira, o terror em seus olhos e a maneira como foram embarcados, muitos vítimas de pauladas e choques elétricos.



Foto do acervo da ong de defesa animal Animal Welfare Foundation que mostra vaca sendo alçada ao mar viva por estar em condição de saúde precária

Assim, atendendo-se às evidências e por respeito ao princípio da prevenção e precaução, é cabível aqui que os autores da ação estejam preocupados e rogando a esse juízo, com base na inversão do ônus da prova, como é de praxe nas leis concernentes a direitos difusos, que se exija previamente dos exportadores envolvidos no embarque do dia 17 de janeiro de 2018, que apresentem todos os documentos oficiais e provas de que esses os animais foram bem tratados, bem como apresentem os documentos e provas de bem estar animal para o próximo embarque.

Temos, como regra no Brasil o Código Sanitário de Animais Terrestres da OIE, com as seguintes determinações:

“Capítulo 7.2 TRANSPORTE DE ANIMAIS POR VIA MARÍTIMA

*Preâmbulo: As presentes recomendações se aplicam aos seguintes animais vivos domesticados: **bovinos**, búfalos, cervídeos, (...). Elas também podem ser aplicadas a outros animais domésticos.*

Artigo 7.2.3 Responsabilidades: “

*“g) Os tratadores são responsáveis pelo **manejo humanitário e o cuidado correto dos animais, especialmente durante as operações de embarque e desembarque**” (não é o que as imagens do último embarque mostraram)*

h) As responsabilidades da autoridade competente do país exportador são as seguintes:

i. estabelecer normas mínimas de bem-estar animal que incluam requisitos de inspeção dos animais antes e durante a viagem, assim como para certificação e manutenção de registros;

ii. aprovar as instalações, os contentores e os veículos/navios para manutenção e transporte dos animais;

iii. estabelecer normas de capacitação para tratadores e gerentes de instalaçõ⁷es;

iv. aplicar as normas, seja mediante acreditação de outros órgãos e autoridades competentes, seja mediante colaboração com os mesmos;

v. controlar e avaliar o estado de saúde e bem-estar dos animais no ponto de embarque.” (também, não é o que os videos exibidos nos telejornais mostraram)

“Artigo 7.2.5.

Planejamento da viagem

2. Preparação dos animais para a viagem

*c) Condições climáticas extremas são perigosas para os animais sendo transportados e requerem um navio concebido adequadamente a fim de minimizar os riscos. Devem ser tomadas precauções especiais para animais que não estejam aclimatados, ou que sejam afetados pelo calor ou pelo frio. **Em condições extremas de calor ou frio, os animais não devem ser transportados.***

⁷ tradução: Dra. Lynn Simpson serviu como veterinária a bordo para cerca de 57 viagens de exportação de gado vivo, cuidando do melhor que pôde para as necessidades dos animais e dos seres humanos.

Agora, em **uma série contínua de reportagens** (na renomada revista Splash 24/7 e mais recentemente, The Good Weekend), a Dra. Simpson está usando a visão de um insider exclusivo para **desconstruir sistematicamente o marketing dos exportadores de gado vivo**. Ela dá descrições desoladoras e vivas de lesões debilitantes, estresse por calor, escravidão, além de sofrimento e morte em uma escala colossal.

e) Durante o transporte não deverá ser administrado aos animais medicamentos que modifiquem o seu comportamento (tranquilizantes, por exemplo). Esses tipos de medicamentos devem ser administrados apenas quando houver problema particular com um animal e, neste caso, o medicamento deve ser administrado por um veterinário ou outra pessoa que tenha sido instruída sobre seu uso por um veterinário. Os animais em tratamento serão instalados em uma área especial.

7. Espaço necessário

a) O número de animais que serão transportados em um navio e sua distribuição em diferentes baias do navio devem ser determinados antes do embarque.

b) O espaço requerido, incluindo a altura livre, dependerá da espécie animal transportada e deverá permitir a termo regulação necessária. Cada animal deve ser capaz de ficar em posição natural durante o transporte (inclusive durante o embarque e desembarque), sem entrar em contato com o teto ou deque superior do navio. Quando os animais se deitarem, deve haver espaço suficiente para cada animal adotar uma posição normal.

c) O espaço disponível para cada animal deve ser calculado com base no indicado em documentos nacionais ou internacionais pertinentes. O tamanho das baias determinará o número de animais em cada uma. d) Os mesmos princípios devem ser aplicados no transporte de animais em contentores

Artigo 7.2.6. Documentação

1. Os animais não serão embarcados até que se tenha reunido previamente toda a documentação exigida.

2. A documentação que acompanha o lote de animais deve incluir:

a) plano de viagem e o plano de gestão de emergências;

b) data, local e hora do embarque;

c) diário da viagem: o registro diário de inspeções e eventos importantes como os casos de morbidez e mortalidade e as medidas adotadas, as condições meteorológicas, os alimentos e a água consumida, os medicamentos administrados e os defeitos mecânicos;

d) data e local e hora esperados da chegada e desembarque;

e) certificação veterinária, quando requerida;

f) identificação animal para a rastreabilidade até os estabelecimentos de partida e, se possível, até o estabelecimento de origem;

g) detalhes sobre todos os animais que se considere que corra risco de não disfrutar de bem-estar suficiente durante o transporte (ponto 3e do Artigo 7.2.7);

h) o número de tratadores a bordo, e a capacitação de cada um; e

i) a estimativa de densidade animal para cada embarque de lote.

3. Quando se exija uma certificação veterinária que acompanhe os lotes de animais, esta certificação deve informar sobre:

a) a desinfecção realizada, quando se exigir detalhes;

b) a aptidão dos animais para viajar;

c) a identificação de cada animal (descrição, número, etc.); e

d) o estado de saúde dos animais, assim como qualquer exame, tratamento ou vacinação a que tenham sido submetidos.

2. Seleção de grupos compatíveis

(...)

b) Misturar animais da mesma espécie, a menos que haja uma alta probabilidade de agressão; manter segregados indivíduos agressivos (as recomendações relativas às diferentes espécies estão descritas no Artigo 7.2.12). Para algumas espécies, animais de grupos diferentes não devem ser misturados porque isso afeta seu bem-estar, a não ser que haja uma estrutura social estabelecida;

(...)

c) Entre os animais inaptos a viajar, cabe citar (lista não exaustiva):

i. os que estejam doentes, feridos, debilitados, inválidos ou fatigados;” (no video da ong Veddas, é possível ver um boi com a pata quebrada sendo pisoteado pelos demais)

“ii. os que não sejam capazes de se levantar sem ajuda, ou de sustentar todo o peso do corpo;

iii. os cegos de ambos os olhos;

iv. os que não possam ser movidos sem causar sofrimento adicional a eles;

v. recém-nascidos com umbigos não cicatrizados;

(...) viii. animais que tenham sido submetidos recentemente a uma intervenção cirúrgica (descorna por exemplo), cuja feridas ainda não cicatrizaram.

d) Os riscos durante o transporte podem ser reduzidos através da seleção dos animais mais adequados às condições de viagem e daqueles que estejam acostumados com as condições climáticas previstas.

3. Bastões e outras formas de auxílio

Ao se movimentar os animais, deve ser considerado o comportamento específico da espécie (ver artigo 7.2.12.). Se forem necessários o uso de bastões ou outras formas de auxílio, devem ser aplicados os seguintes princípios:

a) Não usar força física nem bastões ou outros instrumentos para estimular os animais a se deslocarem quando não houver espaço suficiente para se mover. Os instrumentos elétricos só devem ser usados em casos extremos e não devem ser usados de modo rotineiro para mover os animais. O uso de instrumentos que gera choque elétrico e a potência dos mesmos se limitará aos casos em que os animais se recusem a se mover e somente quando o animal dispuser de um espaço livre para avançar. Não se insistirá com bastões e nem outros instrumentos embora o animal não responda nem reaja. Nesses casos, deve ser investigado se há algum impedimento físico ou de outro tipo que impede que o animal se mova.” (não foi o que as imagens exibidas nos telejornais mostraram - as cenas de brutalidade - pauladas e choques são bem visíveis)

“b) Limitar o uso de tais instrumentos aos acionados por bateria e aplicado somente na garupa de suínos e grandes ruminantes, e nunca em áreas sensíveis como os olhos, boca, orelhas, região genitourinária ou no ventre. (...)

c) Utilizar os instrumentos úteis e autorizados para mover os animais (painéis, bandeiras, raquetes plásticas, pedaços de madeira com uma pequena tira de couro ou lona presa em uma das extremidades, sacos plásticos ou chocalhos) unicamente a fim de estimular e direcionar o movimento dos animais sem estressá-los em excesso.

d) Não usar procedimentos dolorosos (chicotear, torcer a cauda, uso de freios no nariz, pressão nos olhos, orelhas e genitália externa) nem bastões ou instrumentos que provoquem dor e sofrimento

(vareta grande de madeira ou com extremidade pontiaguda, tubos metálicos, arame farpado e correias pesadas de couro) para mover os animais.

e) Não gritar excessivamente com os animais, nem fazer ruídos fortes (chicotadas, por exemplo) para encorajá-los a se moverem, pois tais ações fazem com que os animais fiquem agitados e podem levar a amontoamento ou quedas.

f(...)

h) Não jogar ou arrastar animais conscientes.

i) Estabelecer normas de rendimento com pontuação numérica para avaliar a utilização de instrumentos e calcular a porcentagem de animais deslocados com instrumento elétrico e a porcentagem de animais que escorregam ou caem em consequência de sua utilização.” (grifos e notas nossos)

Os bovinos são animais sociáveis e podem ficar nervosos se separados do grupo. A ordem social é geralmente estabelecida na faixa dos dois anos de idade. A mistura de grupos diferentes altera a ordem estabelecida e pode dar lugar a comportamentos agressivos até que se restabeleça uma nova ordem social. A aglomeração de bovinos também pode favorecer a agressão, pois os animais necessitam de espaço próprio. O comportamento social varia com a idade, raça e sexo; os animais da raça *Bos indicus* ou produto do cruzamento com esta raça costumam ter um temperamento mais nervoso que as raças europeias. Quando transportados em grupos, touros jovens são relativamente brincalhões (tendem a empurrar e forçar os outros animais), mas com a idade mostram mais agressividade e determinação em defender seu território. Um touro adulto deve ter um espaço próprio mínimo de seis metros quadrados. As vacas com crias possuem um comportamento muito protetor, o que torna perigoso o manejo de bezerros na presença das mães. Os bovinos tendem a evitar passagens ou vias sem saída.

Assim, Excelência, frente a tudo o que foi exposto nesta exordial, fica claro que a mega operação de embarque de animais a outros países deve vir cercada por todas as garantias para que a saúde pública, os ecossistemas e os animais sejam poupados, pois, como é de ciência geral, danos ambientais são, como regra, irreversíveis e suas consequências, imprevisíveis, fato que traz a necessidade de cumprir e respeitar o princípio ambiental do *in dubio pro natura*. Assim, não é demais a exigências dos mais rigorosos procedimentos, afinal, na ponderação de valores, a preservação da natureza deve prevalecer. Nesse sentido, a jurisprudência já deu a certeza de sua posição ao

exigir o respeito ao princípio anteriormente citado, conforme vemos no excerto a seguir transcrito:

“Ademais, as normas ambientais devem atender aos fins sociais a que se destinam, ou seja, necessária a interpretação e integração de acordo com o princípio hermenêutico in dubio pro natura, como bem delimitado pelo Ministro Herman Benjamin’(...) toda a legislação de amparo dos sujeitos vulneráveis e dos interesses difusos e coletivos há sempre de ser compreendida da maneira que lhes seja mais proveitosa e melhor possa viabilizar, na perspectiva dos resultados práticos, a prestação jurisdicional e a ratio essendi da norma de fundo e processual” (REsp 1.145.083/MG, julgado em 27.9.2011, DJe de 4.9.2012.)”

Excelência, nunca é demais relembrar e transcrever o mandamento constitucional do artigo 225, torna clara a urgência e a responsabilidade de todos, Estado e cidadãos, por uma sadia qualidade de vida, possibilitada tão somente com a existência de um equilíbrio ambiental, daí a importância do princípio do *in dubio pro natura* e tantos outros princípios relativos ao meio ambiente. Faz parte da dignidade humana a vida saudável, sendo certo que é dever de todos preservar o planeta para as gerações vindouras como forma de perpetuação da vida humana.

Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, artigo 225, caput e §1º, incisos I, III e IV.

“Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

I - preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas [omissis]

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade”

Também é certo que os animais não são apenas bens ambientais, mas seres sencientes e faz parte da dignidade humana respeitar e zelar por sua integridade física, evitando assim sofrimento desnecessário, já que nossa legislação ainda permite que, apesar da senciência, sejam tratados como coisas. É absolutamente inadmissível o tratamento brutalizado e violento a que tem sido submetidos os garrotes para exportação. Há que se ter um mínimo de empatia com os animais, pois o fato de que são capazes de sofrer é real e cientificamente comprovado, como se vê no documento cujo conteúdo segue exposto:

“Declaração de Cambridge sobre a Consciência Animal

Nós declaramos o seguinte:

"A ausência de um neocórtex não parece impedir que um organismo experimente estados afetivos. Evidências convergentes indicam que os animais não humanos têm os substratos neuroanômicos, neuroquímicos e neurofisiológicos de estados de consciência juntamente como a capacidade de exibir comportamentos intencionais. Consequentemente, o peso das evidências indica que os humanos não são os únicos a possuir os substratos neurológicos que geram a consciência. Animais não humanos, incluindo todos os mamíferos e as aves, e muitas outras criaturas, incluindo polvos, também possuem esses substratos neurológicos".

** A Declaração de Cambridge sobre a Consciência foi escrito por Philip Low e editado por Jaak Panksepp, Diana Reiss, David Edelman, Bruno Van Swinderen, Philip Low e Christof Koch. A Declaração foi proclamada publicamente em Cambridge, Reino Unido, em 7 de julho de 2012, no Francis Crick Conferência Memorial sobre a Consciência em animais humanos e não humanos, no Churchill College, Universidade de Cambridge, por baixo, Edelman e Koch. A Declaração foi assinada pelos participantes da conferência, naquela mesma noite, na presença de Stephen Hawking, na Sala de Balfour no Hotel du Vin, em Cambridge, Reino Unido. A cerimônia de assinatura foi imortalizada pela CBS 60 Minutes.” (in <http://www.labea.ufpr.br/portal/wp-content/uploads/2014/05/Declara%C3%A7%C3%A3o-de-Cambridge-sobre-Consci%C3%Aancia-Animal.pdf>) grifo nosso*

Diante disso, temos que um Estado que fecha os olhos para a crueldade com aqueles que sofrem, sejam eles humanos ou animais, não é um Estado digno, de forma que roga-se a V. Exa que analise com rigor a questão dos maus tratos. Nesse sentido, vale deixar aqui para reflexão deste Digno Juízo, a lição do eminente professor de Direito da Universidade de Harvard, Steven M. Wise, para que o Direito comece a enxergar com mais acuidade a questão homem-animal, na busca pela Justiça plena:

“(...) há cerca de quatro mil anos, uma densa e impenetrável muralha legal foi edificada para separar humanos dos animais não-humanos. De um lado, até

mesmo os interesses mais triviais de uma espécie - a nossa- são cuidadosamente assegurados. Nos auto-proclamamos, dentre as milhões de espécies animais, “sujeitos de direito”.

Do outro lado dessa muralha encontra-se a indiferença legal para um reino inteiro, não somente chimpanzés e bonobos, mas gorilas, orangotangos, macacos, cães, elefantes, golfinhos, entre outros seres vivos. Eles são meros “objetos de direito”.

Os seus interesses mais básicos e fundamentais - a sua integridade, a sua vida a sua liberdade - são intencionalmente ignorados, frequentemente e maliciosamente esmagados, e rotineiramente abusados.

Antigos filósofos afirmaram que estes animais foram criados e colocados na terra para o único propósito de servir aos homens. Juristas de outrora, por sua vez, declararam que as leis foram criadas unicamente para os seres humanos.

Muito embora a filosofia e a ciência tenham abandonado essa concepção, o mesmo não se pode dizer do Direito.” (in: Direitos dos Animais - fundamentação e novas perspectivas - autor: Daniel Braga Lourenço - Sérgio Antonio Fabris Editor, paginas 41/42)

III – DO PEDIDO DE LIMINAR

Conforme artigo 4º da LACP:

“Poderá ser ajuizada ação cautelar para os fins desta Lei, objetivando, inclusive, evitar dano ao patrimônio público e social, ao meio ambiente, ao consumidor, à honra e à dignidade de grupos raciais, étnicos ou religiosos, à ordem urbanística ou aos bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico.”

A relevância do fundamento invocado reside nos argumentos fáticos e jurídicos acima expostos, mormente nos documentos colacionados à presente ação, os quais dão conta de que existe o bom direito ora vindicado, notadamente em face das violações cristalinas ao texto constitucional, a legislação federal e estadual e em especial a saúde pública e

subsidiariamente ao bem estar dos animais transportados.

O “periculum in mora”, por sua vez, afigura-se patente uma vez que a natural demora do processo permitirá que futuras operações aconteçam, mesmo em desacordo com o ordenamento jurídico, comprometendo de forma irreparável a saúde pública da coletividade e subsidiariamente, permitindo, sob aval do estado, que atos de crueldade com os animais aconteçam em diversas ocasiões deste embarque/pré-embarque e que danos ambientais de extensão imprevisível ocorram, causando prejuízo irreversível ao ecossistema marinho, aos seres humanos, à economia local e aos animais.

Logo, requer-se a concessão de liminar para suspensão total das próximas operações de embarque de animais vivos, previstas para janeiro de 2018, até decisão final desta.

IV – DOS PEDIDOS

Pelo exposto, requer a Vossa Excelência, **em obrigação de fazer:**

1. Que as operações de embarque de animais e o consequente transporte deles ao porto destinatário internacional **sejam canceladas terminantemente**, tendo-se em vista que o último foi oriundo de atos administrativos nulos. Não foram apresentadas as licenças, autorizações e documentos pertinentes a operação, nem autorização da Antaq o porto possuía. Assim, não estando comprovada sua regularidade e segurança ambiental, conforme exposto nesta peça, roga-se, **como medida de justiça e segurança, que o Porto de Santos seja terminantemente proibido de realizar embarques de animais a partir da decisão da liminar.**

E, caso haja bovinos na área do Porto, que sejam colocados em local adequado, seguro e confortável, com acesso dos animais à luz do sol, água, alimento e espaço suficiente, sob responsabilidade da Ré Minerva, até o final deslinde da presente Ação Civil Pública.

Caso, V. Exa. não entenda dessa forma, pede-se o quem vem a seguir exposto:

A ré ECOPORTO DE SANTOS E CODESP:

- A) Que sejam intimadas a apresentar a licença ambiental compatível com o transporte de animais vivos dessa magnitude, conforme anexo da RESOLUÇÃO Nº 237 , 19 DE dezembro DE 1997 e lei federal 6.935/81.
- B) Que sejam intimada a apresentar os planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas , de resíduos gerados para esta modalidade de carregamento, qual seja, animais vivos, conforme lei federal de 9.666 de 2000.
- C) Que sejam intimadas a apresentar manual de procedimento interno para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, o qual deverá ser aprovado pelo órgão ambiental competente, em conformidade com a legislação, normas e diretrizes técnicas vigentes, conforme lei federal de 9.666 de 2000.
- D) Que sejam intimada conforme lei federal de 9.666 de 2000 a apresentar **estudo técnico** que subsidiou a instalação e meios destinados ao recebimento e tratamento e ao combate da poluição que levou em conta o porte, o tipo de carga manuseada ou movimentada e outras características do porto organizado, instalação portuária ou plataforma e suas instalações de apoio para esta modalidade de carregamento, qual seja, animais vivos.

A ré MINERVA S.A

E) Que seja intimada, conforme lei federal de 9.666 de 2000 ,a comprovar verificação que o navio contratado esteja devidamente habilitada para operar de acordo com as normas da autoridade marítima.

F) Que seja intimada, conforme decreto estadual de 40.400/95, a apresentar as condições de lotação e segurança de cada caminhão utilizado no transporte da origem até o porto.

G) Que seja intimada, conforme decreto estadual de 40.400/95 apresente prova de desinfecção e limpeza efetuadas antes do embarque dos caminhões utilizados para o transporte até o porto , assim como do navio NADA.

H) Que seja intimada , conforme lei decreto estadual de 40.400/95, a apresentar o comprovante de vacinação contra raiva e leptospirose de cada animal que será embarcado.

I) Que seja intimada , conforme lei decreto estadual de 40.400/95 , em relação a carregamentos oriundos de outros estados a apresentar certificado de vacinação obrigatória e demais medidas sanitárias e de sanidade emitidos por veterinário oficial ou credenciado pelas autoridades sanitárias competentes.

J) Que seja intimada, conforme lei decreto estadual de 40.400/95 , a apresentar em relação a todos os veículos transportadores dos animais relativos ao embarque em trânsito pelo território do Estado de São Paulo, prova de desinfecção e limpeza efetuadas antes do embarque dos animais nestes veículos

K) que seja intimada, conforme instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO , comprovante de que todos animais são provenientes de EPE'S (Áreas de pré embarque).

L) que seja intimada, conforme instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO , comprovante de aprovação parte do DSA/SDA do MAPA de todas EPE'S (Áreas de pré embarque).

M) que seja intimada, conforme instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO a apresentar Certificado Zoosanitário Internacional/CZI aprovado pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA, que atenda aos requisitos constantes das normas vigentes no Brasil e às condições sanitárias requeridas pelo país importador.

N) que seja intimada, conforme instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO DE a apresentar identificação individual de cada animal de forma que possam ser relacionados ao estabelecimento de origem, ou possuir outro tipo de identificação adicional quando o país importador assim o solicitar.

O) que seja intimada, conforme instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E

ABASTECIMENTO DE a apresentar comprovação que nenhum dos animais exportados são fêmeas em idade reprodutiva.

P) que seja intimada, conforme instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO documento constando

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;

V - 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.

Q) que seja intimada, conforme instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO a apresentar lista de produtos utilizados para limpar e desinfetar o navio “NADA” aprovados pelo MAPA.

Ao MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO

R) que seja expedido ofício, conforme instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO para que apresente prova de designação prévia para autorização de saída dos animais vivos objeto desta operação;

S) que seja expedido ofício, conforme instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO para que ateste que todos animais que chegarem a embarque estejam adequadamente preparados para o transporte e, adicionalmente, não apresentem qualquer condição que possa comprometer a sua saúde e bem-estar no trajeto do EPE e deste até o local de embarque.

T) que seja expedido ofício, conforme instrução-normativa 13-03-03.17, expedida pelo MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, PECUÁRIA E ABASTECIMENTO , para que apresente comprovante de aprovação parte do

DSA/SDA do MAPA de todas EPE'S (Áreas de pré embarque) , utilizadas na operação

A ré PREFEITURA DE SANTOS

U) que seja intimada, conforme lei decreto estadual de 40.400/95 a apresentar alvará de funcionamento para estabelecimento veterinário referente ao Navio NADA e ao terminal Ecoporto de Santos

Ao CRMV

V) que seja intimado, conforme lei decreto estadual de 40.400/95 a apresentar licença de funcionamento para o estabelecimento veterinário Navio NADA e ao terminal Ecoporto de Santos.

Ao Ministério Público

U) Finalmente, Excelência, roga-se que seja expedido ofício ao Ministério Público para que apure os evidentes crimes de maus tratos a animais oriundos da operação de embarque analisada nesta Exordial.

Requer ainda

a) a citação do Réu, para, querendo, contestar a presente ação, no prazo de 20 dias, sob pena de aplicação dos efeitos da revelia;

b) a intimação do ilustre representante do Ministério Público;

d) a procedência dos pedidos para decretar a invalidade do ato lesivo ao patrimônio público e à moralidade, condenando o Réu no pagamento das perdas e danos;

e) a condenação dos Réus no pagamento, ao autor, das custas e demais despesas judiciais e extrajudiciais, bem como nos honorários de advogado;

f) a confirmação da liminar, nos termos em que foi requerida;

g) a produção de todas as provas em direito admitidas, especialmente documental;

Dá-se à causa o valor de R\$ 1.000,00

Termos em que pede deferimento.

Santos, 13 de janeiro de 2017

MARIA LETÍCIA BENASSI FILPI
OAB/SP 218.921