

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA
DOS AÇORES



SUBCOMISSÃO PERMANENTE DE ASSUNTOS
PARLAMENTARES, AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO
SUSTENTÁVEL

RELATÓRIO E PARECER

AUDIÇÃO N.º 113/XII-AR

PROJETO DE LEI N.º 155/XV (PAN) – “REFORÇA A PROTEÇÃO DOS ANIMAIS DURANTE O
TRANSPORTE E OPERAÇÕES AFINS E ESTABELECE O FIM DA EXPORTAÇÃO DE ANIMAIS VIVOS
PARA PAÍSES TERCEIROS”

7 DE JULHO DE 2022



INTRODUÇÃO

A Subcomissão Permanente de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável analisou e emitiu parecer, no dia 7 de julho de 2022, na sequência do solicitado por Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, sobre a **Audição n.º 113/XII-AR – Projeto de Lei n.º 155/XV (PAN) – “Reforça a proteção dos animais durante o transporte e operações afins e estabelece o fim da exportação de animais vivos para países terceiros”**.

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

O Projeto de Lei em apreciação, oriundo da Assembleia da República, enquadra-se no disposto no n.º 2 do artigo 229.º, da Constituição da República Portuguesa, no n.º 1 do artigo 116.º e artigo 118.º, ambos do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores – Lei n.º 2/2009, de 12 de janeiro e na Lei n.º 40/96, de 31 de agosto.

Considerando a matéria da presente iniciativa – *Bem-estar animal*, constata-se que a competência para emitir parecer é da Comissão de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, nos termos do artigo 2.º da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2021/A, de 6 de janeiro, alterada pela Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 49/2021/A, de 11 de agosto e pela Resolução n.º 52/2021/A, de 25 de outubro.

APRECIÇÃO NA GENERALIDADE

O Projeto de Lei em análise, subscrito pela Representação Parlamentar do PAN, visa, conforme plasmado no seu artigo 1.º, assegurar a execução e garantir o cumprimento, no ordenamento jurídico nacional, das obrigações decorrentes do Regulamento (CE) n.º 1/2005, do Conselho, de



22 de dezembro de 2004, relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins, procedendo à segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 265/2007, de 24 de julho, e bem assim, prevê o fim da exportação de animais vivos para países terceiros à União Europeia.

Em sede de exposição de motivos, o proponente refere que a “O Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho, de 22 de dezembro de 2004, estabelece atualmente a disciplina de base à proteção dos animais durante o transporte e operações afins, realizadas no âmbito de atividades económicas.

As disposições preambulares do referido regulamento acolhem, entre outros, os seguintes considerandos, que constituem as grandes linhas de orientação em matéria de transporte dos animais:

- 1) Deverá limitar-se, tanto quanto possível, o transporte de animais vivos em viagens de longo curso, incluindo o transporte de animais para abate, adotando procedimentos específicos para o efeito (cf. considerandos n.ºs 5 e 18);
- 2) Deverá limitar-se as operações de carga e descarga dos animais, o que, para além de aumentar o stress nos mesmos, pode ocasionar a propagação de doenças infecciosas, incluindo zoonoses (cf. considerando n.º 13);
- 3) Qualquer pessoa que manuseie animais durante o transporte deverá ter recebido formação adequada (cf. considerando n.º 14);
- 4) Os Estados-membros devem estabelecer um quadro de sanções que sejam efetivas, proporcionadas e dissuasivas, de forma a assegurar o cumprimento das normas e evitar distorções de concorrência (cf. considerando n.º 22);
- 5) É necessário estabelecer medidas e normas específicas para o transporte marítimo, o qual é especialmente lesivo do bem-estar dos animais (cf. considerando n.º 23).

Em consonância com o objetivo principal do regulamento, que é o de proteger os animais e garantir o seu bem-estar, o n.º 3 do seu artigo 1.º esclarece que podem ser tomadas medidas nacionais mais rigorosas destinadas a melhorar o bem-estar dos animais no caso de transportes



que se realizem inteiramente no território nacional ou de transportes marítimos que partam deste.

Por sua vez, o Decreto-Lei n.º 265/2007, de 24 de julho, visou “assegurar a execução e garantir o cumprimento das obrigações decorrentes do regulamento” citado, aprovando, ainda, normas específicas destinadas a regular o transporte rodoviário realizado em território nacional, bem como o transporte marítimo entre os Açores, a Madeira e o continente, e entre ilhas.

O preâmbulo desse diploma legal anuncia que “em conformidade com o mencionado regulamento, o presente decreto-lei aprova medidas nacionais mais rigorosas destinadas a melhorar o bem-estar dos animais nos transportes rodoviários que se efetuam em território nacional ou de transportes marítimos que se realizam entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, bem como entre as ilhas”.

Propõe-se igualmente “tipificar as infrações e respetivas sanções, que devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, em caso de violação das normas do referido regulamento comunitário” (cf. preâmbulo desse diploma).

O citado decreto-lei foi, entretanto, alterado pelo Decreto-Lei n.º 158/2008, de 8 de agosto, o qual se limitou a “introduzir pequenos ajustamentos” (cf. preâmbulo desse diploma) em quatro artigos, mantendo praticamente inalterado o regime originário.

Ora, analisada a sumária disciplina do decreto-lei a que se vem aludindo, há que concluir que o objetivo a que se propôs de aprovar “medidas nacionais mais rigorosas destinadas a melhorar o bem-estar dos animais” não tem correspondência no respetivo articulado nem se cumpriu até ao presente por via legislativa, bem como não se afigura que o quadro sancionatório adotado seja efetivo, proporcionado e dissuasor, pelo menos seguramente que não o é na atualidade.

Basta atentar que a violação das normas do regulamento é punida com coima de 500 euros, no seu limite inferior, seja o arguido pessoa singular ou coletiva, a qual é reduzida para metade em caso de negligência ou tentativa.

Por outro lado, constata-se que nem mesmo se mostram aprovadas normas de execução imprescindíveis, concretizadoras de parâmetros gerais indicados no regulamento,



designadamente, no que respeita ao espaço disponível para os animais em função das condições meteorológicas e da duração provável da viagem (Capítulo VII do Anexo I), o que urge precisar, para efetivo cumprimento das obrigações regulamentares e por imperativos de segurança jurídica.

No mesmo sentido se pronunciou o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), por acórdão proferido em 21-12-2011, no âmbito do Processo C-316/10, aclarando, com efeitos *erga omnes*, que “a adoção por parte de um Estado-membro de normas que precisam concretamente, a nível nacional, o âmbito de requisitos formulados em termos gerais pelo Regulamento n.º 1/2005 é suscetível de reforçar a segurança jurídica, uma vez que essas normas estabelecem critérios que aumentam a previsibilidade dos requisitos deste regulamento (...)”.

Em conformidade com o princípio de proteção do bem-estar dos animais enquanto seres sensíveis estabelecido pelo artigo 13.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), as Instituições da União Europeia e os Estados-membros estão efetivamente obrigados a adotar medidas destinadas a assegurar que os animais sejam tratados e transportados em condições que garantam o seu bem-estar.

Designadamente, no que respeita à temática em apreço, os Estados-membros são responsáveis por garantir a correta execução e aplicação do regulamento (CE) n.º 1/2005, à luz do citado artigo 13.º do TFUE, fonte de obrigações diretas em matéria de bem-estar animal.

De acordo com a definição de 2008 da Organização Mundial da Saúde Animal (OIE), bem-estar animal significa que o animal é saudável, tem espaço suficiente, está bem nutrido, seguro, capaz de expressar o seu comportamento natural, e sem apresentar qualquer estado negativo como medo, dor ou sofrimento.

O que manifestamente não é o que vem acontecendo em Portugal, na maior parte dos transportes de animais vivos, em especial o transporte que implica longas distâncias, elevada densidade, exposição a fatores meteorológicos críticos, tais como temperaturas elevadas, e o que se vem processando por via marítima.

As citadas circunstâncias são altamente prejudiciais para o bem-estar dos animais envolvidos, com repercussão na sua saúde e potencialmente na saúde dos consumidores, para além das



questões sanitárias e de saúde pública daí decorrentes, sendo certo que o transporte de animais vivos, em particular em condições lesivas do bem-estar, aumenta o risco de propagação de doenças infecciosas, incluindo zoonoses.

Não obstante, desde 2015 que Portugal vem intensificando as exportações de animais vivos para abate ou engorda, por via marítima, e até para países terceiros fora da União Europeia, designadamente para países do Médio Oriente e Norte de África, cujas legislações estão longe de atingir o padrão mínimo de proteção que vigora na União Europeia.

Nomeadamente, tem sido sistemático o embarque de largos milhares de bovinos e ovinos, os quais, a partir dos portos marítimos de Setúbal e Sines, viajam em condições insalubres e indignas para Israel, Argélia, Arábia Saudita e Egito, incluindo sob elevadas temperaturas, superiores a 30º C, fator que vem sendo apontado como especialmente lesivo do bem-estar dos animais.

A título de exemplo, atente-se que, em junho de 2021, registou-se o transporte marítimo de milhares de animais vivos para Israel, oriundos de Portugal, os quais chegaram ao destino sob temperaturas superiores a 40ºC, e o mesmo sucedeu em julho de 2021, com destino à Tunísia, sob temperaturas próximas dos 40ºC.

Cite-se, igualmente, o caso do navio “Gulf Livestock2”, que causou enorme repúdio e alarme social, dentro e fora do País, tendo envolvido o transporte de 2876 bovinos e de 12576 ovinos cujo embarque ocorreu no porto de Sines, a 17 de março de 2021, tendo chegado ao destino, em Israel, apenas a 30 de março de 2021.

O estado em que os animais se encontravam aquando do desembarque foi o mais chocante dos mais de 700 desembarques de animais testemunhados por representantes da ONG Israel Against Live Shipments, organização que divulgou imagens dos animais já desembarcados e metidos em camiões, altura em que os conseguiram filmar, ostentando os brincos de origem portuguesa, e apresentando notórias lesões graves como cornos partidos, cegueira devida à elevada concentração de urina (evidenciando a insalubridade das condições a bordo), e feridas abertas e sangrentas.



O caso, como é sabido e foi amplamente divulgado, suscitou a pública indignação da Comissão de Transporte de Animais Vivos do Parlamento Europeu, que instaurou inquérito, em decurso, para apurar as responsabilidades inerentes. É obviamente de prever que a atuação das autoridades portuguesas seja igualmente escrutinada.

O certo é que, dias depois daquelas imagens tenebrosas terem corrido mundo, o mesmo navio voltou ao porto de Sines para novo carregamento de animais, sem qualquer entrave ou diligência cautelar por parte das autoridades portuguesas.

Desse embarque, aliás, foi divulgado um vídeo pela conhecida Plataforma Cívica portuguesa PATAV, no qual se visionam animais tratados com manifesta violência, designadamente, empurrados com força desproporcionada e gratuita, sendo também utilizado sucessivas vezes o bastão de choques elétricos.

Está em causa um navio que, em 2017, tinha sido suspenso de operar em Portugal devido a ilegalidades detetadas, nessa altura com o nome de “Aldelta”, e que, entretanto, mudou de nome para “Gulf Livestock2”, tendo voltado a operar, sem quaisquer dificuldades por parte das autoridades nacionais.

Atento o exposto, e à semelhança do que ocorre em outros Estados-membros da União Europeia, é imperioso que, logo em sede de autorização para transporte marítimo de animais vivos, as embarcações estejam sujeitas a triagem com base nos critérios de apreciação do Memorando de Entendimento de Paris para a Inspeção de Navios e da Agência Europeia da Segurança Marítima.

De salientar que é habitual a elevada densidade nesse tipo de transporte, envolvendo habitualmente, cada viagem, mais de dez mil animais, cujo maneiio é ostensivamente descautelado, sendo prática comum a condução dos animais de forma brusca e até violenta por pessoal exíguo e indiciariamente sem a devida preparação para lidar com animais, conforme tem sido registado e divulgado pela já referida Plataforma Cívica PATAV.

É que muito embora a Direção Geral da Alimentação e Veterinária (DGAV) se faça representar aquando do embarque dos animais, não é manifestamente possível aos dois inspetores destacados para o efeito, inspecionar as condições de transporte e monitorizar todas as



operações de maneo que envolvem milhares de animais ao longo das várias horas requeridas por cada embarque.

Isto enquanto em outros Estados-membros da União Europeia se impõem fortes restrições ao transporte de animais vivos (casos da Alemanha, dos Países Baixos, Hungria, República Checa e Áustria), no Reino Unido se perspetiva a sua abolição e a Nova Zelândia anunciou já o fim do transporte de animais vivos, num processo faseado de 2 anos.

Também as Instituições da União Europeia vêm exortando os Estados-membros a restringir o transporte de animais vivos, em particular nas circunstâncias mais problemáticas para o bem-estar animal, e a adotar uma estratégia que assegure a transição do transporte de animais vivos para um sistema de comércio de carne, carcaças e produtos germinais, tendo em conta o impacto desse tipo de transporte no ambiente, assim como na saúde e no bem-estar animal.

É, nomeadamente, o que decorre da Resolução do Parlamento Europeu de 14 de fevereiro de 2019, sobre a execução do Regulamento (CE) n.º 1/2005, nos termos da qual se exorta, entre outras medidas, à presença de veterinários a bordo dos navios utilizados para o transporte de animais vivos.

Cite-se igualmente a resolução do Parlamento Europeu, de 12 de dezembro de 2012, a qual insta à redução drástica dos tempos de viagem dos animais, devendo ser especialmente evitadas as viagens para fora da União Europeia, através do recurso a estratégias alternativas a promover pelos Estados-membros, tais como a criação de instalações de abate locais ou itinerantes viáveis e distribuídas de forma equitativa na proximidade de instalações pecuárias ou a substituição do transporte de animais reprodutores pela utilização de sémen ou de embriões.

Recentemente a Comissão Europeia tem exortado os Estados-membros para se absterem de transportar animais vivos durante os meses de temperatura mais elevada, o que em Portugal vem sendo olímpicamente ignorado, mantendo-se os transportes de animais vivos em camiões e embarcações nessas circunstâncias especialmente prejudiciais para o bem-estar animal.

Infelizmente, constata-se, assim, que Portugal tem estado não só em contraciclo com as linhas programáticas e regulamentares estabelecidas pela União Europeia, como vem incumprindo os objetivos do Regulamento (CE) n.º 1/2005 conjugado com o citado artigo 13.º do TFUE, os quais



obrigam os Estados-membros à adoção de medidas de execução que assegurem o bem-estar dos animais no âmbito do transporte, à luz obviamente do acervo científico disponível - que é, hoje, extenso - e atentos os problemas que vão sendo reportados nos contextos nacionais.

Paradoxalmente Portugal continua a importar mais carne do que aquela que produz, incluindo de bovinos provenientes de países terceiros à União Europeia, não obstante vem exportando animais vivos criados em melhores condições de bem-estar, logo de qualidade manifestamente superior, com o inerente prejuízo dos consumidores nacionais, da saúde pública e, como tal, do interesse público mais prioritário.

Segundo divulgou o Instituto Nacional de Estatística, em 2020 foram importados cerca de três biliões e meio de euros em animais vivos e produtos animais, dos quais mais de 500 milhões de euros oriundos de países terceiros à União Europeia, enquanto as exportações se situaram em um bilião e meio de euros, destinando-se uma terça parte a países externos à União Europeia.

Saliente-se, por outro lado, que o sofrimento dos animais durante o transporte é, atualmente, motivo de grande preocupação social, quer no País, quer no exterior, evidência a que os representantes políticos não podem ficar indiferentes, tanto mais que é legítima e fundada.

Em 21 de setembro de 2017, a Comissão Europeia recebeu mais de um milhão de assinaturas em apoio da campanha “StopTheTrucks”, no âmbito da qual os cidadãos da União Europeia apelavam à suspensão do transporte de longo curso envolvendo animais.

Entre nós, foi apresentada na Assembleia da República, em 15-12-2017, uma Petição, sob o n.º 436/XIII/3.^a, subscrita por 7225 cidadãos, solicitando a abolição do transporte de animais vivos por via marítima para países fora da União Europeia.

Das diligências desenvolvidas em sede de Comissão parlamentar no âmbito da tramitação dessa Petição, destaca-se, para além da informação recolhida, de filmagens de ocorrências que foram visionadas durante a audição dos peticionários, e do testemunho do Sindicato dos Estivadores confirmando a violência gratuita exercida sobre os animais aquando dos embarques, o parecer do representante da Ordem dos Médicos Veterinários, Professor Doutor George Thomas Stilwell, sustentando, nomeadamente, o seguinte:



- o transporte em carcaça é preferível ao de animais vivos;
- é problemático que durante o transporte não esteja ninguém para fiscalizar as condições de transporte e a assistência aos animais, o que deveria ser assegurado por médicos veterinários;
- a existir um médico veterinário para 15000 animais é manifestamente insuficiente;
- a densidade é o maior problema nesse tipo de transporte;
- deverá haver formação para quem transporta os animais de forma a garantir o bem-estar dos mesmos;
- se houver grande acumulação de dejetos é um problema de bem-estar animal;
- pode existir um ganho económico com a melhoria das condições de transporte dos animais desde que os produtores saibam vender o produto mostrando que tem mais qualidade, sendo exemplo do exposto o programa “vacas felizes dos Açores”;
- 10% do parque do navio deve ser reservado a uma enfermaria, porque assegura melhores condições de segurança;
- só existem dois inspetores da DGAV a fazer o trabalho de inspeção, o que é manifestamente insuficiente;
- os médicos-veterinários presentes no embarque devem ser especializados em ruminantes;
- o abate de emergência devia ser assegurado por médico-veterinário, bem como a administração de um barbitúrico.

De referir, ainda, que a referida Petição conta, atualmente, com quase 12000 assinaturas, evidência de que os cidadãos e as cidadãs portuguesas estão cada vez mais preocupados com as questões concernentes ao transporte de animais vivos e, em particular, por via marítima.

Os Estados-membros são responsáveis por garantir a correta aplicação e execução do Regulamento (CE) n.º 1/2005 a nível nacional, o que Portugal não vem cumprindo de forma suficientemente rigorosa e atualizada, de acordo com as orientações e as linhas programáticas de base científica que vêm sendo veiculadas pelas Instituições da União Europeia.

Nesse contexto, importa atender às recentes recomendações do Grupo de Trabalho especializado em transporte de animais da Plataforma de Bem-Estar Animal da União Europeia,



relativas à correta implementação do regulamento (CE) n.º 1/2005 pelos Estados-membros, designadamente plasmadas nos seguintes documentos:

- DOC/12452/2019, realçando a crucial importância do acompanhamento por médicos veterinários de entidade oficial de todas as operações de manuseio e embarque dos animais, bem como a fiscalização criteriosa das condições de transporte, nomeadamente das instalações e equipamentos, e respetivo funcionamento, da embarcação;
- DOC/12454/2019, relativo às viagens de longo curso para países terceiros à União Europeia, nomeadamente, fixando a duração máxima total em 28 horas, sob temperatura ambiente entre 5°C e 30°C.

Igualmente de atentar no parecer científico, de 12-01-2011, da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (EFSA) relativo ao bem-estar dos animais durante o transporte, o qual coligiu as informações científicas mais relevantes nessa matéria de acordo com a estrutura do Anexo I do Regulamento (CE) n.º 1/2005, estabelecendo parâmetros objetivos para cada espécie de animal em causa.

Nomeadamente, a EFSA concluiu que os animais não devem ser transportados em viagens superiores a 29 horas, aí se incluindo as pausas para abeberação, devendo depois prever-se um período mínimo de recuperação de 24 horas, fora do meio de transporte, com condições adequadas ao alojamento e acesso a água e alimentos adequados.

Mais expendeu que os animais devem ter espaço suficiente para ficar de pé e para se deitar, sem contacto com outros, em particular se a viagem durar mais de 12 horas.

De referir, ainda, que, segundo a EFSA, as principais recomendações no que respeita ao transporte de aves de capoeira e de coelhos respeitam ao estabelecimento de limites térmicos específicos, não devendo o limite superior ultrapassar os 25°C ou os 20°C, respetivamente.

Impõe-se, também, observar o Código Sanitário de Animais Terrestres, de 2019, aprovado pela Organização Mundial da Saúde Animal (OIE), designadamente o seu Capítulo 7.2 relativo ao transporte de animais por mar, o qual, entre outras obrigações, estabelece que o país exportador tem a responsabilidade de fiscalizar os animais antes e durante a viagem [cf. artigo



7.2.3 -2-h)-i)) e que o país importador deve reportar àquele problemas de bem-estar animal que tenham ocorrido durante a viagem [cf. artigo 7.2.3 -2-k)].

No mesmo sentido da responsabilidade do país exportador *antes e durante* o transporte versa a jurisprudência do TJUE, de observância vinculativa, designadamente o acórdão de 23-04- 2015 proferido no processo C-424/13, tendo o TJUE decidido que, no caso do transporte de animais de longo curso com início no território da União Europeia e que prossiga fora desse território, o transportador, para que possa iniciar a viagem, deve apresentar um diário de viagem que seja realista e completo, com particular atenção às temperaturas previstas, tudo devendo estar em conformidade com as normas comunitárias, sob pena de rejeição.

Denominador comum em todos os citados documentos científicos é a prioridade da formação adequada do pessoal que maneja os animais.

O n.º 4 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 1/2005 dispõe que os transportadores devem confiar o manuseamento dos animais a pessoal que tenha recebido formação sobre as disposições relevantes contidas nos anexos I e II.

Esses anexos I e II contêm normas técnicas de alguma complexidade concernentes aos seguintes temas:

Anexo I: aptidão para o transporte e respetivos critérios; meios de transporte e respetivos equipamentos, incluindo equipamento diferenciado por espécie de animal; práticas de transporte e respetivas operações de carregamento, descarregamento e manuseamento, procedimentos a adotar e comportamentos vedados; condições de bem-estar a observar durante o transporte, incluindo por espécie de animal; disposições específicas aplicáveis aos navios de transporte, incluindo condições de transporte, equipamentos e fatores ambientais, fornecimento de alimentação e abeberação; intervalos de abeberamento e alimentação por espécie de animal, períodos de viagem e períodos de repouso; disposições adicionais para as viagens de longo curso, incluindo fatores ambientais e equipamentos; espaços disponíveis para os animais, de acordo com o meio de transporte, a espécie (equídeos, bovinos, ovinos/caprinos, suínos, aves de capoeira), a idade e/ou o peso dos animais, e a duração da viagem.



Anexo II: regras de planeamento e organização da viagem e preenchimento dos respetivos formulários.

Por despacho n.º 9485/2015, de 20 de agosto, a então Ministra da Agricultura e do Mar criou diversos cursos de formação profissional na área da proteção animal, designadamente o curso de “proteção de animais no transporte” tendo em vista dar execução à citada norma do Regulamento (CE) n.º 1/2005.

O referido despacho remeteu para a DGAV, em articulação com a Direção-Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural (DGADR) a incumbência de definir o programa de formação e o regulamento específico desse curso, incluindo o respetivo conteúdo programático e duração da formação.

Consultados os programas de formação que vigoram, constata-se, a título de exemplo, que o curso “Proteção dos Animais em Transporte de longa duração – Ruminantes e Equinos ou Suínos ou Aves” tem a duração de 22 horas distribuídas por 4 dias, e que o curso “Complemento de Formação em Proteção dos Animais em Transporte de longa duração - Ruminantes e Equinos ou Suínos ou Aves” tem a duração de 6 horas.

Ou seja, para cumprimento dos apertados requisitos técnicos regulamentares em que assenta o bem-estar dos animais durante um transporte especialmente crítico como o de longa duração, o Estado português tem entendido ser adequada a formação total de 28 horas, aí se incluindo o denominado “complemento de formação” de 6 horas.

Do exposto é forçoso concluir que não surpreende que se assista, entre nós, a reiteradas práticas lesivas do bem-estar dos animais durante o maneo e tratamento dos mesmos, em muitos casos certamente devidas a pura ignorância, tanto mais que não se exige qualquer requisito de saber ou experiência atinente a animais, contrariamente ao que sucede em outros Estados-membros, nomeadamente na Áustria.

Entende-se que, para ministrar e apreender os conteúdos programáticos definidos para a referida formação de base, a mesma não deve ser inferior a 50 horas, sendo necessária formação complementar para transportes de longa duração e também para cada espécie, ambas de duração não inferior a 30 horas.



Por outro lado, as citadas diretrizes científicas, designadamente, da OIE, da EFSA, da Plataforma de Bem-Estar Animal da União Europeia, apontam para a necessidade de assegurar um número “adequado” ou “suficiente” de tratadores dos animais, a fim de garantir o cumprimento as normas técnicas impostas pelo Regulamento (CE) n.º 1/2005, exigência igualmente imposta por este ato normativo [cf. artigo 10.º, n.º 1, al. b)].

Nesse capítulo, e particularmente no que respeita ao transporte marítimo, é essencial que se estabeleça ao menos um requisito mínimo, a fim de satisfazer as exigências de proteção do bem-estar animal e de segurança jurídica dos destinatários.

Afigura-se que esse mínimo não deverá ser inferior a um tratador por 200 animais de espécies de mamíferos, o que representa apenas três minutos diários para cada animal numa jornada de trabalho alargada a 10 horas diárias, ponderada já a adaptabilidade laboral legalmente permitida.

Atente-se que, para além das operações de carregamento e descarregamento dos animais, as tarefas diárias durante o transporte implicam a inspeção, alimentação e abeberamento dos animais, verificação dos equipamentos de fornecimento de água e comida, higienização dos animais e dos alojamentos, e eventual administração de medicamentos ou realização de curativos em caso de ferimentos ou lesões.

É outrossim fundamental garantir-se, ao menos nos transportes marítimos de longo curso de duração superior a 24 horas a supervisão do bem-estar e da saúde dos animais por médicos veterinários, bem como a prática de atos médicos de especial acuidade como a ocisão de emergência.

Para esse efeito, considera-se que o mínimo exigível será um médico veterinário por 1000 animais de espécies de mamíferos, número que pecará por defeito, mas, ainda assim, obviamente preferível à total ausência de médicos veterinários num contexto tão crítico de manifesta perigosidade para o bem-estar dos animais transportados.

Complementarmente, mostra-se necessário atualizar o regime sancionatório, adotando um quadro de sanções que realmente sejam efetivas, proporcionadas e dissuasivas, de forma a assegurar o cumprimento e evitar distorções de concorrência.



Importa, igualmente, atualizar os montantes previstos a título de taxas, adequando-os aos encargos públicos decorrentes da análise e tramitação dos processos de autorização em matéria de transporte de animais vivos, e dos necessários atos de inspeção e fiscalização nesse contexto.

Por fim, atendendo ao acima exposto e à impossibilidade de fazer cumprir, em solo externo, as exigências de bem-animal que vigoram na União Europeia e que vinculam todos os Estados-membros, considera-se imperioso que, sem prejuízo de moratória adequada, Portugal antecipe o fim da exportação de animais vivos para países terceiros, criando incentivos para que se reúnam as condições necessárias para o efeito, designadamente, promovendo a exportação de carcaças ao invés de animais vivos”.

APRECIÇÃO NA ESPECIALIDADE

Importa ainda referir que na análise na especialidade não foram apresentadas quaisquer propostas de alteração.

SÍNTESE DA POSIÇÃO DOS PARTIDOS

O Grupo Parlamentar do PS emitiu parecer desfavorável à presente iniciativa.

O Grupo Parlamentar do PSD emitiu parecer desfavorável à presente iniciativa.

O Grupo Parlamentar do BE emitiu parecer favorável à presente iniciativa.

O Grupo Parlamentar do PPM não emitiu parecer à presente iniciativa.

A Representação Parlamentar do PAN não emitiu parecer à presente iniciativa.

O Grupo Parlamentar do CDS-PP, sem direito a voto, emitiu parecer desfavorável à presente iniciativa.

Nos termos do disposto no n.º 4 do artigo 195.º do Regimento, a Comissão deu conhecimento do presente Projeto de Lei às Representações Parlamentares do CH e do IL, já que os mesmos não integram esta Comissão, os quais não se pronunciaram.



CONCLUSÕES E PARECER

A Subcomissão Permanente de Assuntos Parlamentares, Ambiente e Desenvolvimento Sustentável deliberou, **por maioria**, com os votos contra do PS e PSD e a favor do BE, dar parecer **desfavorável** ao Projeto de Lei n.º 155/XV (PAN) – “Reforça a proteção dos animais durante o transporte e operações afins e estabelece o fim da exportação de animais vivos para países terceiros”.

Vila do Porto, 7 de julho de 2022

A Relatora,

(Joana Pombo Tavares)

O presente relatório foi aprovado por maioria.

O Presidente

(José Gabriel Eduardo)