



Exmo. Senhor

Presidente da Assembleia Legislativa

Da Região Autónoma dos Açores

Ponta Delgada, 14 de maio de 2021

**Assunto: Projeto de Decreto Legislativo Regional – “Regime Jurídico de Transporte Marítimo de Animais na Região Autónoma dos Açores”.**

A Representação Parlamentar do PAN/Açores entrega à Mesa da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores e a V. Ex.<sup>a</sup>, ao abrigo das disposições estatutárias e regimentais aplicáveis, o seguinte Projeto de Decreto Legislativo Regional, melhor identificado em epígrafe, para efeitos de admissão.

Com os melhores cumprimentos,

O Deputado,

Pedro Neves



**Projeto de Decreto Legislativo Regional**  
**Regime Jurídico de Transporte Marítimo de Animais na Região Autónoma**  
**dos Açores**

**Exposição de motivos**

São diversos, mais dispersos, os mais recentes desenvolvimentos da legislação sobre animais e seus direitos em vigor em Portugal. No enquadramento daquilo que é um crescente interesse científico sobre o emergente “Direito Animal”, abrangendo uma dimensão complementar de áreas de investigação, acaba por se inserir num movimento cada vez mais corrente no plano nacional e internacional quanto à atitude a adotar pela ordem jurídica em relação aos animais não-humanos. Mesmo perante as múltiplas leituras filosóficas e até jurídicas do tema e o confronto de posturas distintas que se avizinham nas próximas décadas, augura-se um rumo no sentido do reconhecimento de que o quadro normativo cada vez mais preciso e apurado, pois o existente não é nem suficiente, nem adequado ao crescimento da consciência social.

Perante a Constituição da República Portuguesa, na redação da alínea e) do artigo 9º, no que concerne às Tarefas Fundamentais do Estado, “Proteger e valorizar o património cultural do povo português, defender a natureza e o ambiente, preservar os recursos naturais e assegurar um correto ordenamento do território” e no nº 1 do artigo 66º que “Todos têm direito a um ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado e o dever de o defender” podemos ler a intenção da criação de um tronco equilibrado entre os seres humanos, e natureza, valorizando o respeito pelos recursos ambientais.

É premente o dever de defender o que de mais identitário prevalece na raiz humana que se traduz pela sua riqueza patrimonial maior: a natureza.



Na verdade, a Lei Fundamental do Estado não faz qualquer referência à proteção dos animais, nem quando se refere à proteção do ambiente e da natureza. Contudo, é importante referir que o ordenamento jurídico-constitucional português se caracteriza pela sua componente humanista, no entanto, o texto constitucional falha na limitação do reconhecimento destes valores jurídicos aos humanos, esquecendo por completo os animais, sem estipular qualquer orientação que ofereça um fundamento constitucional para a proteção destes.

Este não acompanhamento jurídico daquilo que é uma evolução societal denota-se a vários níveis. Em todo o mundo, o crescente reconhecimento da senciência animal acarreta consigo mudanças em várias áreas da sociedade, que vão desde tecnologia, nutrição e saúde, ao entretenimento e até mesmo o próprio conceito de família. As origens recentes do movimento animal iniciaram-se com o pensamento e trabalho de Peter Singer, e as abordagens filosóficas aos animais foram sendo acompanhadas pela própria lei, que passou a refletir as novas visões de "o que" os animais não humanos são e "como" deveriam ser tratados pelos humanos. Embora sejam tímidas e muito conservadoras e com alguma aplicação prática limitada, as mudanças na lei também têm respondido ao desejo crescente de da sociedade de tratar os animais de acordo com sua natureza senciente.

Os animais de grande porte e de pecuária, maioritariamente alvo de transporte comercial marítimo entre as ilhas e destas para o exterior, são, ainda e unicamente considerados, pela maioria da população, animais de consumo e não dignos da mesma visão holística que muitos dos animais domésticos já usufruem. Parte da legislação e alguns estudos vigentes, assim como, da sensibilização feita por instituições públicas, associações não governamentais e de resgate, demonstram uma transmutação evolutiva no pensamento e na visão que tem vindo a manifestar-se nas últimas décadas.

Não obstante, o direito e os legisladores não acompanham, na grande maioria dos países, essa evolução e muitos passos estão ainda para dar nesta longa caminhada sendo que importantes marcos podem ser referidos. Em 1964, o Livro *Animal Machines* da jornalista e veterinária Ruth Harrison, mostrou ao mundo as péssimas condições e os maus-tratos a que os animais ditos de criação eram submetidos. A obra provocou um choque na época e deu origem *Farm Animal Welfare Council* (FAWC). Em 1979 este órgão publicou, de forma inédita, uma listagem de boas práticas para o bem-estar animal que, ainda hoje, vigoram e compreende a certificação *Certified Humane*, cujo selo abrange inúmeras produções. Este selo assegura o respeito pelas necessidades de bem-estar de cada espécie. Em outras palavras, esses animais têm e devem ter garantido o seu direito a uma existência digna e livre de maus-tratos, desde o nascimento ao abate, passando, obviamente, pelo transporte.

As 5 liberdades ou direitos dos animais de pecuária preconizados por Ruth Harisson são tão básicos como necessários ao direito a respirar de qualquer ser vivo: estar livre de fome e sede; estar livre de desconforto; estar livre de dor doença e injúria; ter liberdade para expressar os comportamentos naturais da espécie; estar livre de medo e de stress. São as equilibradas leis da senciência tão comuns a animais humanos e não humanos.

No sistema alimentar linear dos dias de hoje, a maioria dos animais criados para alimentação são transportados para diferentes locais com base no seu "estágio de produção", como reprodução ou engorda. No mínimo, os animais são transportados do local de nascimento e criação para o matadouro. Ainda segundo o relatório de 2019 da FAWC concernente ao transporte de animais vivos, os especialistas espelham as mesmas preocupações sentidas na Região Autónoma dos Açores, das quais se destacam:

a) - Grosso modo, todos os movimentos de transporte são stressantes para os animais, com uma série de fatores que contribuem para influenciar isso, incluindo pegar, mover,

carregar, descarregar (individualmente ou em módulos), a jornada propriamente dita, a qualidade do transporte e motorista e o acesso a alimentos, água e descanso; b) - O transporte sempre foi uma parte inerente da pecuária. Hoje, os animais são transportados globalmente para fins de criação, produção, reprodução, abate ou entretenimento; estudos de aprofundo genético c) - Embora se apliquem as mesmas normas, perante a questão de prática comercial, os animais considerados de alto valor económico geralmente são transportados em melhores condições de bem-estar, (por exemplo, porcas reprodutoras ou cavalos de corrida).

Em contraste, os animais de baixo valor económico (por exemplo, animais "gastos" mais velhos que no final de seu uso sendo transportados para abate) não recebem transporte que atenda a todas as suas necessidades básicas. E um último ponto de sobeja importância constante no relatório, mas fundamental: para efeitos do presente parecer do FAWC e não definido conforme estabelecido no Regulamento (CE) nº 1/2005; O tempo de viagem é referido como "a viagem", onde um determinado veículo está em movimento, não levando em conta o tempo de carga, descarga ou descanso. O tempo geral de viagem deve levar em consideração toda a viagem incluindo: carregamento (começando do 1º animal em diante), descarregando (terminando com o último animal descarregado) e tempos de descanso. Segundo a FAWC, estes termos serão indicados para definir o tipo de viagem real.

Como supracitado, os animais que são transportados em conexão com uma atividade económica e operações relacionadas estão apenas protegidos pelo Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho Europeu, de 22 de dezembro de 2004. Por seu turno, o Regulamento (EU) 2017/625 do Parlamento Europeu e do Conselho de 15 de março de 2017, procurou assegurar a aplicação da legislação em matéria de géneros alimentícios e alimentos para animais e das regras sobre saúde e bem-estar animal, fitossanidade e produtos



fitofarmacêuticos. Para o efeito, este pretende que os normativos da União garantam um nível elevado de saúde humana, saúde animal, fitossanidade e bem-estar animal ao longo da cadeia agroalimentar. Desta forma, a legislação da União Europeia pretende acautelar modelos dignos de saúde humana e animal em todo o seu território, em consonância com o desenvolvimento racional da agricultura e o aumento da produtividade, contribuindo para a realização do mercado interno de animais.

Mesmo nas condições mais controladas a nível de legislação, o transporte é algo que causa um stress intenso num animal. Relatos de contentores sobrelotados, privação de local de repouso, de abeberamento e comida, amarrações desnecessárias e traumáticas; embarque e desembarque com mau tempo; horas exageradas de permanência em espera para viajar ou mesmo uso de guas para içar animais e uso de descargas elétricas são recorrentes, quando não a morte por trauma e falta de cuidados especializados a bordo.

Aliás, considerando que oitenta por cento do calor animal é perdido pela transpiração, é fulcral que os locais onde os animais transportados por via marítima são acondicionados, tenham adequadas condições de arejamento e higienização, por forma a evitar que cheguem ao local de destino doentes, moribundos ou ofendidos na sua integridade física e que as carcaças sejam deitadas ao mar, violando a Convenção MARPOL.

Se por um lado, a consolidação da indústria da carne nas últimas décadas resultou em menos matadouros, também forçou animais a suportar viagens mais longas. São longas as listagens de acidentes com gado em viagens marítimas, especialmente de longa duração e em condições meteorológicas adversas.

Tal como plasmado no Tratado de Funcionamento da União Europeia (TFUE) dispõe no artigo 13.º que “Na definição e aplicação das políticas da União nos domínios da agricultura, da pesca, dos transportes, do mercado interno, da investigação e desenvolvimento



tecnológico e do espaço, a União e os Estados-Membros terão plenamente em conta as exigências em matéria de bem-estar dos animais, enquanto seres sensíveis, respeitando simultaneamente as disposições legislativas e administrativas e os costumes dos Estados-Membros, nomeadamente em matéria de ritos religiosos, tradições culturais e património regional”. Ademais, o estatuto jurídico dos animais reconhece-os como “Seres vivos dotados de sensibilidade e objeto de proteção jurídica em virtude da sua natureza”, conforme dispõe o artigo 201.º - B do Código Civil.

Por sua vez, o Decreto-Lei n.º 265/2007 de 24 de julho, e ulterior alteração mais recente observada pelo Decreto-lei n.º 158/2008, de 08 de agosto, estatuiu regras com vista ao melhoramento da proteção e bem-estar animal no transporte rodoviário, realizado em território nacional, e no transporte marítimo entre o continente e as Regiões Autónomas, e entre as ilhas. Sem prejuízo das respetivas adaptações às Regiões Autónomas através de diploma próprio, conforme resulta do teor do artigo 19.º daquele Decreto-Lei.

Devem, a todo o custo, ser desenvolvidos mecanismos e procedimentos de monitorização que facilitem a divulgação de informação, promovendo a transparência na salvaguarda da proteção e bem-estar animal, por forma a, também, permitir o envolvimento e participação direta e imediata dos atores civis, e, consequentemente, a respetiva literacia.

Assim, atendendo às características e singularidades arquipelágicas açorianas, considerando à qualidade autonómica existente, importa proceder à sua adaptação em conformidade com a concreta realidade experimentada na Região. Porquanto, é da responsabilidade das autoridades competentes governamentais da Região assegurar e fiscalizar o cumprimento dos requisitos legais dos navios de transporte de gado, impedindo a realização das viagens que não assegurem as condições exigidas.



O conceito cartesiano que incide na visão do animal-máquina deve ser ultrapassado pelas categorias que comungam na biodiversidade. Tal como defende Trajano de Almeida Siva, o reconhecimento das semelhanças entre humanos e não humanos são a chave para a aposta na garantia da dignidade dos animais. Este reconhecimento funcionaria como elo de ligação entre humanos e não humanos e seria a base para a concessão de direitos, mesmo em animais que se destinam à alimentação.

Ainda com base em algumas premissas do foro puramente ético da FAWC e com as quais comungamos, destacamos que todo e qualquer animal não humano tem valor, independentemente de sua utilidade para os animais humanos e não devem ser considerados bens meramente económicos. Animais vivos transportados como parte da necessidade da atividade humana devem ter suas necessidades de bem-estar atendidas.

Mesmo em regime de exceção de mudança para um ambiente melhor e mais adaptado às suas necessidades biológicas, o transporte é sempre um processo com imenso impacto negativo, já que um meio desconhecido e instável para o animal lhe causa limitações ao nível dos comportamentos mais básicos. Este transporte apresenta diversas modalidades e formas que devem ser monitorizadas de perto. Esta monitorização deve ser feita desde a origem até ao destino por uma cadeia de especialistas que devem proceder à vigilância do comportamento animal e manter procedimentos que garantam o seu bem-estar contínuo. Por norma, a deslocação de animais implica que o criador (origem) tenha, muitas vezes, conhecimento limitado do bem-estar final do animal vendido (destino) e de toda a condição do processo, deve-se, por isso, tentar manter, durante todo o processo, um escrutínio de todas as ocorrências. Sendo que a responsabilidade legal pelo bem-estar possa ser dividida, é fundamental que na origem haja uma responsabilidade ética ativa e efetiva de todo o processo até ao destino.





A exploração de animais nunca deverá abolir um certo “tombo” moral ou a própria dignidade dos animais. E, de facto, mesmo nas sociedades atuais, onde o paradigma cartesiano está lentamente a ser abolido, a instrumentalização animal permanece forte. Mesmo em países onde a dignidade animal foi reconhecida, tal dignidade está um degrau muito abaixo da dignidade humana. Este degrau é tão mais perceptível quanto maior é a instrumentalização e a resistência a mudanças normativas. Impõe-se, como tal, um passo que simboliza um salto civilizacional na mudança de abordagem aos animais não humanos que partilham o mesmo plano biodiverso que os humanos.

Nas palavras de Hannah Arendt, *“O nosso presente é enfaticamente, e não apenas logicamente, o ponto em suspenso entre um já-não e um ainda-não. O que agora começa, depois do fim da história universal, é a história da humanidade. O que essa história virá a ser, não o sabemos.”*. Mas podemos começar já a escrever uma história que passa pela dignificação jurídica daqueles que não são humanos, mas que merecem estatuto específico que não esteja apenas reservado para alguns.

**Assim, a Representação Parlamentar do PAN/Açores, ao abrigo das disposições estatutárias e regimentais aplicáveis, apresenta o seguinte Projeto de Decreto Legislativo Regional:**

### **Projeto de Decreto Legislativo Regional**

#### **Regime Jurídico de Transporte Marítimo de Animais na Região Autónoma dos Açores**

#### **Capítulo I**

#### **Disposições gerais**



## **Artigo 1.º**

### **Objeto e âmbito**

O presente decreto legislativo regional procede à adaptação à Região Autónoma dos Açores do Decreto-Lei n.º 265/2007, de 24 de julho, que estabelece as normas de transporte marítimo e rodoviário de animais vivos, em conformidade com e com o Regulamento (CE) n.º 1/2005, do Conselho, de 22 de Dezembro de 2004, relativo à proteção dos animais em transporte e operações afins.

## **Artigo 2.º**

### **Autoridades competentes**

Para efeitos do presente decreto legislativo regional, a autoridade regional competente é a Direção Regional da Agricultura, de forma abreviada DRA, salvo competências legais atribuídas a outras entidades.

## **Artigo 3.º**

### **Definições**

Para efeitos do presente decreto legislativo regional, entende-se por:

- a) «LIFO - Last In, First Out», metodologia de armazenamento, carregamento em que a mercadoria ou carga é a última a entrar, a ser carregada, e a primeira a sair, a ser descarregada;
- b) «Local de abrigo», local destinado a alojar e albergar animais cujo carregamento for recusado por incumprimento dos requisitos de aptidão para o transporte;
- c) «Local de partida», local onde o animal é carregado a primeira vez num meio de transporte e onde deverá ter permanecido alojado, pelo menos, nas últimas 48 horas;
- d) «Local de destino», o local onde um animal é descarregado de um meio de transporte e permanece alojado durante, pelo menos, 48 horas antes do momento da partida, ou é abatido;

- e) «Local de repouso ou de transferência», local de paragem durante a viagem que não seja o local de destino, incluindo o local onde os animais mudam de meio de transporte, independentemente de serem descarregados ou não, destinado à acomodação dos animais protegendo-os de condições climatéricas adversas, salvaguardando o seu bem-estar e com disponibilidade de comida e abeberamento;
- f) «Organizador»,
  - i. Um transportador que subcontrate a, pelo menos, outro transportador parte da viagem;
  - ii. Pessoa singular ou coletiva que contrate mais de um transportador para uma viagem, ou
  - iii. Pessoa que tenha assinado a seção 1 do diário de viagem previsto no anexo II do Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho, de 22 de Dezembro de 2004.
- g) «Tratador», pessoa diretamente responsável pelo bem-estar dos animais que acompanha durante a viagem;
- h) «Transporte», a circulação de animais efetuada por um ou mais meios de transporte e as operações afins, incluindo carregamento, descarregamento, transferência e repouso, até à entrega dos animais no local de destino;
- i) «Viagem», operação de transporte completa desde o local de partida até ao local de destino, incluindo qualquer descarregamento, acomodamento e carregamento que se verifique em pontos intermédios da viagem;
- j) «Viagem de longo curso», viagem que exceda oito horas contadas a partir do momento em que o primeiro animal da remessa é deslocado.

## Capítulo II

### Transporte marítimo de animais

#### **Artigo 4.º**

##### **Carácter urgente e prioritário**

1. O transporte marítimo de animais vivos é considerado urgente e prioritário.
2. Os animais são os últimos a serem carregados e os primeiros a serem descarregados, segundo a metodologia LIFO.
3. Após a atracagem do navio de transporte, deve proceder-se ao início do descarregamento dos animais num prazo nunca superior a duas horas.

#### **Artigo 5.º**

##### **Obrigações**

1. É obrigatória a instalação de sistema de videovigilância nos locais onde os animais se encontrarem acondicionados.
2. Se a duração da viagem for igual ou superior a oito horas, é obrigatória a higienização dos locais onde os animais são acondicionados de quatro em quatro horas.
3. É obrigatória a existência de estabilizadores nos navios de transporte.

#### **Artigo 6.º**

##### **Alimentação**

1. Os animais têm, durante toda a viagem, acesso fácil e constante a água potável limpa, e alimento disponíveis, em conformidade com a respetiva dieta.
2. Não obstante o disposto no número anterior do presente artigo, é transportado alimento e água potável disponível que cubram as necessidades suplementares dos animais caso a viagem ultrapasse o tempo previsto aquando do plano de carga.
3. O navio de transporte possui sistema de bombagem de água potável em caso de falha do sistema primário.
4. O alimento e a cama são transportados em repositores próprios.



## **Artigo 7.º**

### **Acessibilidade**

1. As plataformas elevatórias e rampas de acesso são equipadas com barreiras de segurança para facilitar a circulação na carga e descarga dos animais.
2. São implementados sistemas de iluminação e sistemas de iluminação de emergência nas rampas de acesso e passagens dos locais onde os animais são acondicionados.
3. As rampas de acesso para bovinos e caprinos têm uma inclinação inferior a 50% ou 26°, e a superfície não pode ser lisa e ser de fácil higienização.

## **Artigo 8.º**

### **Médico-veterinário**

1. É obrigatória a presença de médico-veterinário a bordo do navio de transporte durante toda a viagem.
2. O médico-veterinário a bordo do navio de transporte é acompanhado e auxiliado por uma equipa de tratadores da sua responsabilidade, todos com formação em comportamento e bem-estar animal e, preferencialmente, com curso especializado em auxiliar de veterinária.
3. A equipa de transporte, contratados ou subcontratados para este fim tem de desempenhar as suas tarefas sem recurso à violência ou a qualquer método suscetível de provocar medo, lesões ou sofrimento desnecessários.

## **Artigo 9.º**

### **Operações de carga e descarga dos animais**

1. A DRA nomeia o médico-veterinário que acompanha as operações de carga e descarga de animais.
2. É obrigatória a presença e supervisão de um médico-veterinário e um elemento de qualquer força de segurança pública nas operações de carga e descarga dos animais.

3. A carga e descarga dos animais é acompanhada por um representante da sociedade civil membro de uma Organização Não Governamental, salvo recusa, devidamente fundamentada por escrito, do médico-veterinário.
4. O animal cujo carregamento for recusado é transportado para local de abrigo a expensas do proprietário.
5. É imediatamente suspensa a viagem ou o transporte quando a entidade fiscalizadora verifique que não estão cumpridas todas as condições.
6. É proibida a carga e descarga de animais com recurso à suspensão por meios mecânicos, içamento ou arrastamento pela cabeça, cornos, patas, cauda ou vello, bem como a utilização de aparelhos elétricos de descarga em animais.

### **Artigo 10.º**

#### **Manuseamento e transporte de animais**

1. Os animais são acondicionados de acordo com a sua espécie, volumetria, peso, idade e sexo.
2. Os animais são manuseados e transportados em separado se forem:
  - a) animais de espécies diferentes;
  - b) animais de tamanhos ou idades significativamente diferentes;
  - c) Varrascos e garanhões adultos de reprodução;
  - d) Machos e fêmeas sexualmente maduros;
  - e) Animais com e sem cornos;
  - f) Animais hostis entre si;
  - g) Animais amarrados e desamarrados.
3. O disposto no anterior número 1 e anterior número 2 não se aplica quando os animais forem criados em conjunto, em grupos compatíveis, ou estiverem habituados à

presença uns dos outros e a separação provoque agitação, ou as fêmeas sejam acompanhadas por crias que dependam delas.

4. É proibido amarrar bovinos ou equídeos com idade inferior a 10 meses.
5. No caso de transporte de bovinos e equídeos com idade superior a 10 meses é proibido amarrar os animais, salvo exceções devidamente fundamentadas e reduzidas a escrito pelo médico-veterinário que se encontrar a bordo e desde que as amarras:
  - a) Sejam resistentes, por forma a evitar a quebra;
  - b) Possuam comprimento suficiente permitindo que os animais se deitem, comam e bebam;
  - c) Evitem qualquer risco de estrangulamento ou de ferimentos;
  - d) E não prendam os animais pelos cornos e com recuso a arganéis.
6. Os machos adultos castrados são separados dos machos destinados à reprodução, salvo os que tenham sido criados em grupos compatíveis e tenham sido acostumados uns aos outros.
7. Quando a duração da viagem for superior a oito horas, é obrigatória a ordenha das fêmeas lactantes de seis em seis horas a contar da última vez que a ordenha ocorreu.
8. Salvo se acompanhados das progenitoras no mesmo contentor e se tiverem mais de 21 dias de idade, no caso dos suínos, mais de sete dias de idade, no caso de caprinos, e mais de dez dias de idade no caso de vitelos, as viagens de longo curso só são autorizadas quando:
  - a) Os equídeos domésticos tiverem mais de quatro meses de idade, salvo equídeos registados;
  - b) Os vitelos tiverem idade superior a um mês;
  - c) Os suínos com mais de 10kg;
  - d) E os caprinos com mais de um mês de idade.

## Artigo 11.º

### Outras condições de transporte

1. A estiva dos contentores é realizada através de passagens de fácil acesso aos mesmos pelos tratadores, médico-veterinário e animais, permitindo a inspeção, alimentação, abeberamento, assistência dos animais e retirada dos animais do respetivo contentor por motivos supervenientes de doença ou morte.
2. Os animais são transportados em locais arejados e ventilados, por forma a garantir a circulação de ar, sem prejuízo de manter uma gama de temperatura de 5º a 25º C com uma tolerância de +/- 5.º C.
3. Os locais onde os animais são acondicionados possuem uma área de chão disponível que lhes permita levantar, deitar e ter acesso à água e alimento, e uma altura mínima correspondente à metade da altura do animal mais alto que ali se encontrar.
4. O chão dos locais onde os animais são condicionados não deve ser escorregadio e estar coberto por material de cama, preferencialmente feno.
5. Os equídeos são transportados em baias individuais.
6. A sedação dos animais só ocorre se necessário ao bem-estar animal, desde que devidamente fundamentado por escrito e sob controlo do médico-veterinário.
7. Os animais feridos ou com lesões graves permanecem em contentor próprio e adequado à realização da terapêutica médico-veterinária prescrita.
8. Em caso de morte durante a viagem, o animal é acondicionado em contentor destinado a esse fim para realização de necropsia, sendo separado dos animais vivos.

## Artigo 12.º

### Locais de repouso ou de transferência

1. Os animais permanecem no local de repouso ou de transferência enquanto esperam pelo embarque.



2. Durante a permanência dos animais no local de repouso é obrigatória a manutenção do acondicionamento dos animais de acordo com o previsto nos números 1, 2, 3 e 6 do artigo 10.º, por forma a impossibilitar a mistura de animais que não viajam juntos.

### **Artigo 13.º**

#### **Tratador**

É obrigatória a existência de Tratador certificado a bordo do navio de transporte.

### **Artigo 14.º**

#### **Proibições**

1. É proibido o transporte marítimo de animais quando for de prever, com antecedência mínima de duas horas, a existência de condições meteorológicas adversas durante o período de viagem confirmadas pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera.
2. É proibido o embarque de fêmeas prenhes com período de gestação igual ou superior a 50%, fêmeas que tenham parido há menos de 10 dias.
3. Os animais doentes ou lesionados não são considerados aptos para o transporte, salvo se possível realizar a terapêutica prescrita por médico-veterinário adequada à respetiva patologia durante a viagem e chegada ao local de destino, quando se trate de:
  - a) Animais doentes ou com ferimentos ligeiros, cujo transporte não implique mal-estar ou sofrimento desnecessário e a viagem se destine a abate de urgência ou à realização de tratamento médico-veterinário, desde que devidamente comprovado por parecer de médico-veterinário,
  - b) Ou animais que fiquem doentes ou feridos durante o transporte e devam receber cuidados e tratamento médico-veterinário adequado e, se necessário, serem abatidos com urgência, por forma a serem poupados a qualquer sofrimento adicional, desde que devidamente comprovado por parecer de médico-veterinário.



4. É proibido o transporte marítimo de animais vivos para o exterior da Região Autónoma dos Açores, salvo por motivos de realização de tratamentos médico-veterinários imprescindíveis para o seu bem-estar.

#### **Artigo 15.º**

##### **Responsabilidade**

O Organizador da viagem é responsável pelo bem-estar animal.

#### **Artigo 16.º**

##### **Base de dados**

1. É criada uma base de dados de acesso público com os dados dos animais sujeitos a transporte com menção à taxa de sobrevivência, lesões sofridas no decurso da viagem realizada e, em caso de morte, relatório da necrópsia.
2. Antes do início da viagem é publicada na base de dados de acesso público os dias com indicação da data e hora de início e fim do carregamento e descarregamento, identificação dos navios de transporte de gado e respetivas transportadoras.
3. A DRA é a entidade responsável pelo desenvolvimento de medidas que visem mitigar os constrangimentos causadores de sofrimento e desconforto animal durante o transporte de animais vivos, procedendo à respetiva publicação na base de dados de acesso público.

#### **Artigo 17.º**

##### **Criação de guia de boas-práticas**

A DRA procede à elaboração de um Guia de Boas Práticas no prazo de 60 dias após a publicação do presente decreto legislativo regional.



## **Artigo 18.º**

### **Fiscalização**

A fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma é da competência da DRA e das forças de segurança pública.

## **Capítulo III**

### **Disposições finais e transitórias**

## **Artigo 19.º**

### **Formação profissional**

Cabe à direção regional com competência na matéria a realização de formação profissional em comportamento, proteção e bem-estar animal, e respetiva certificação.

## **Artigo 20.º**

### **Norma transitória**

Os portos dos Açores e os navios de transporte possuem 180 dias, a contar da data da publicação do presente decreto legislativo regional, para procederem às adaptações estruturais necessárias ao cumprimento da legislação em vigor.

## **Artigo 21.º**

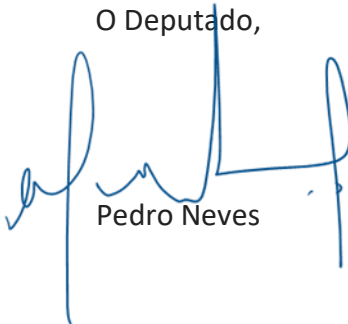
### **Entrada em vigor**

O presente decreto legislativo regional entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.



Ponta Delgada, 14 de maio de 2021

O Deputado,



Pedro Neves

# Avaliação Prévia de Impacto de Género

## 1 - Identificação de iniciativa

Projeto de Decreto Legislativo Regional – “Regime Jurídico de Transporte Marítimo de Animais na Região Autónoma dos Açores”.

## 2 - Descrição da situação de partida sobre a qual a iniciativa vai incidir

O projeto de decreto legislativo regional pretende proceder à adaptação à Região Autónoma dos Açores do Decreto-Lei n.º 265/2007, de 24 de julho, que estabelece as normas de transporte marítimo e rodoviário de animais vivos, em conformidade com e com o Regulamento (CE) n.º 1/2005, do Conselho, de 22 de Dezembro de 2004, relativo à proteção dos animais em transporte e operações afins.

## 3 - A iniciativa consiste num ato normativo de caráter meramente repetitivo e não inovador?

Sim  Não  Nota: Em caso de resposta afirmativa o preenchimento da ficha encontra-se concluído.

## 4 - Previsão de resultados a alcançar e valoração do impacto de género

| Categorias / Indicadores   | Avaliação  |                                  |                                  | Valoração                        |                                  |                       |                       |
|----------------------------|--|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|
|                            | Sim  | Não                              | N/A                              | Positivo                         | Neutro                           | Negativo              |                       |
| <b>1 Direitos:</b>         |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| 1.1                        | A iniciativa afetará os direitos das mulheres ou dos homens de forma direta ou indireta?   | <input type="radio"/>            | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Notas:                     |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| <b>2 Acesso:</b>           |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| 2.1                        | O número de homens e mulheres que beneficiam da aplicação da iniciativa é igual?   | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input checked="" type="radio"/> | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Notas:                     |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| 2.2                        | A iniciativa permite que os homens e mulheres participem de igual modo?  | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Notas:                     |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| <b>3 Recursos:</b>         |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| 3.1                        | Homens e mulheres têm o mesmo acesso aos recursos (tempo, financeiros, informação) necessários para poderem beneficiar da aplicação da iniciativa?               | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Notas:                     |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| 3.2                        | A iniciativa promove uma distribuição igual de recursos entre homens e mulheres?   | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input type="radio"/>            | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Notas:                     |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| <b>4 Normas e Valores:</b> |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| 4.1                        | Caso a iniciativa entre em vigor, os estereótipos de género, bem como as normas e valores sociais e culturais, irão afetar homens e mulheres de forma diferente? | <input type="radio"/>            | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Notas:                     |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| 4.2                        | Os estereótipos e certos valores serão uma barreira para mulheres ou homens quando tentarem maximizar os benefícios que lhes são concedidos pela iniciativa?     | <input type="radio"/>            | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/>            | <input checked="" type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Notas:                     |  |                                  |                                  |                                  |                                  |                       |                       |
| <b>Totais:</b>             |  | 3                                | 3                                | 1                                | 7                                | 0                     | 0                     |

## 5 - Conclusão/propostas de melhoria