



Projeto de Resolução n.º 328/XVI/1.^a

Recomenda a abolição do transporte marítimo de animais vivos para países terceiros no prazo máximo de dois anos

Exposição de motivos:

O transporte de animais vivos por via marítima é uma prática que, embora regulamentada em Portugal através do Decreto Lei n.º 265/2007, de 24 de Julho, que estabelece as regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1/2005, do Conselho, de 22 de Dezembro de 2004, relativo à proteção dos animais em transporte e operações afins, levanta sérias preocupações éticas, ambientais e de saúde pública.

Afigura-se, assim, como pertinente reavaliar os impactos de tal prática, por uma miríade de razões que importam explicar.

O transporte marítimo de animais vivos implica quase sempre longos períodos de confinamento em condições inadequadas. Os animais são tipicamente sujeitos a condições de stress extremo, como sobrelotação, falta de espaço vital, temperaturas extremas, privação de água e alimento, o que resulta demasiadas vezes em lesões e, naturalmente, na sua morte. As normas de bem-estar animal são frequentemente desrespeitadas, resultando em sofrimento desnecessário. O reconhecimento do direito dos animais a uma vida livre de dor e angústia deve ser uma prioridade em qualquer sociedade que se tenha como ética, civilizada e progressista. Exemplo disso mesmo é o facto de 83% dos europeus apoiar a limitação do tempo de transporte de animais e uma percentagem ainda mais alta (90%) considerar que as práticas de criação e criação devem observar requisitos éticos básicos¹.

Um relatório de 2023 do Tribunal de Contas Europeu admite que o bem-estar animal durante o transporte não é considerado no custo do transporte nem no preço da carne. Estudos académicos² e da Comissão Europeia indicam que a falta de dados dificulta a criação de

¹ <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2996>

² Eke, D., Ogoh, G., Knight, W., & Stahl, B. (2023). Time to consider animal data governance: perspectives from neuroscience. *Frontiers in Neuroinformatics*, 17, 1233121.

sistemas de incentivos para encorajar as empresas a melhorar o bem-estar dos animais³. A ausência de tais sistemas favorece o incumprimento das normas e não minimiza os incentivos económicos ligados às práticas inadequadas de transporte.

Alguns países têm seguido a tendência de proteger os animais vivos do transporte marítimo e exemplo disso é o Reino Unido que acabou por fazê-lo em maio deste ano⁴. O Governo britânico referiu que este passo era importante para evitar que os animais sofram stress, exaustão e ferimentos em longas e desnecessárias viagens de exportação. A nova lei garante que os animais sejam abatidos a nível doméstico em matadouros nacionais com elevados padrões de bem estar, aumentando o valor da carne britânica e ajudando a fazer crescer a economia.

Já em 2023, a Nova Zelândia havia proibido a mesma prática⁵, depois de um acidente em alto mar que resultou na morte de dois tripulantes.

Só nos primeiros nove meses de 2022, a Direção-Geral de Alimentação e Veterinária (DGAV) autorizou a partida de 56 navios especializados no transporte de gado dos portos portugueses. Esses navios transportaram cerca de 500 mil animais vivos para serem abatidos em países estrangeiros⁶.

Também os riscos associados à saúde pública devem ser tidos em consideração, dado que a movimentação de animais vivos pode facilitar a disseminação de doenças zoonóticas, que são transmissíveis entre animais e humanos⁷. A proximidade e o stress dos animais durante o transporte aumentam o risco de surtos infecciosos, o que pode ter consequências devastadoras para a saúde pública. Estudos científicos demonstraram já a relação direta entre o transporte de animais e a propagação de doenças zoonóticas que ameaçam a saúde global⁸. Embora a maioria das zoonoses seja adquirida pelo consumo de carne, também podem ser transmitidas pelo contacto com animais infetados. Posteriormente, essas doenças podem ser passadas de pessoa para pessoa através de contacto direto, com o risco de, eventualmente, se tornarem pandémicas.

O transporte marítimo de animais vivos também tem um custo ambiental significativo, como a poluição marítima e atmosférica, o transporte acidental de espécies exóticas, poluição

³ [Documento de Análise 03 - Transporte de animais vivos na UE: desafios e oportunidades](#) (pág. 6)

⁴ <https://www.gov.uk/government/news/export-of-live-animals-banned>

⁵ <https://www.theguardian.com/world/2022/sep/29/new-zealand-bans-live-animal-exports-from-april-2023>

⁶ <https://www.avp.org.pt/de-portugal-para-o-mundo-eis-a-realidade-do-transporte-de-animais-vivos/>

⁷ [Fèvre, E. M., Bronsvoort, B. M. D. C., Hamilton, K. A., & Cleaveland, S. \(2006\). Animal movements and the spread of infectious diseases. *Trends in microbiology*, 14\(3\), 125-131.](#)

⁸ [Phillips, C. J. \(2022\). Zoonotic Disease Risks of Live Export of Cattle and Sheep, with a Focus on Australian Shipments to Asia and the Middle East. *Animals*, 12\(23\), 3425.](#)

sonora e a difusão de sedimentos contaminados. O aumento do tráfego marítimo agrava estes problemas, particularmente devido às emissões de dióxido de carbono. De acordo com as estimativas da associação ZERO, as emissões de CO₂ de uma viagem de um navio-estábulo entre Portugal e Israel são equivalentes às emissões de cerca de 35 700 viagens de automóvel entre Lisboa e Porto⁹.

Ao analisar o impacto ambiental dos gases de efeito estufa, as emissões equivalentes de CO₂ (CO₂e) para o comércio de animais vivos são quase seis vezes superiores do que para o comércio de carcaças por quilo de carne. Além disso, o consumo de combustível é quase sete vezes maior para o comércio de animais vivos em comparação com o comércio de carcaças¹⁰. Embora a exigência de contentores com temperatura controlada (no caso do comércio dos animais congelados) resulte em maiores emissões, as ineficiências do comércio de animais vivos anulam isso. Tal resume-se ao facto de que o comércio de animais vivos não consegue transportar a mesma quantidade de carne por viagem que o comércio de carcaças.

No caso do transporte de animais vivos, além de ser um grande poluente, também contribui para a acidificação do oceano devido ao descarte de grandes quantidades de excrementos no mar, como exemplificado pelo transporte de bovinos e ovinos.

Mas também a nível económico banir o transporte marítimo de animais vivos faz sentido. Ao mesmo tempo que Portugal tem promovido e legislado sobre a necessidade de reduzir a sua pegada de carbono, permitir o transporte marítimo de animais vivos entra em contradição com essas intenções, dado que a maior parte dos navios que fazem estas travessias estão já em fim de vida e são, por isso, bastante poluentes. Além disso, o transporte prolongado de animais vivos, que frequentemente resulta em mortes, contradiz os esforços para combater a fome e o desperdício alimentar.

Um relatório de 2023 produzido pela Human Behaviour Change for Life demonstrou que é quase 2,5 vezes mais caro exportar animais vivos por quilo do que carcaças¹¹.

É, assim, claro para o LIVRE que o transporte de animais vivos por via marítima deve ser alvo de um processo de eliminação gradual que permita à indústria adaptar-se durante um período não superior a dois anos. A proteção do bem-estar animal, a saúde pública, o ambiente e o

⁹ <https://zero.org/peticoes/peticao-abolicao-da-exportacao-de-animais-vivos-por-via-maritima-para-paises-terceiros/>

¹⁰ [Human Behaviour Change for Life \(2023\). The Business Case: the benefits of a carcass over a live animal trade. Eurogroup for Animals.](#) (pág. 49)

¹¹ [Human Behaviour Change for Life \(2023\). The Business Case: the benefits of a carcass over a live animal trade. Eurogroup for Animals.](#) (pág. 49)

alinhamento com as expectativas da sociedade são razões suficientemente contundentes para justificar a criação de políticas mais rigorosas que proibam esta prática.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do LIVRE propõe à Assembleia da República que, através do presente Projeto de Resolução, delibere recomendar ao Governo que:

1. Estabeleça um plano que vise a abolição do transporte marítimo de animais vivos no prazo máximo de dois anos, com término previsto até ao final de 2026;
2. Durante o período de eliminação gradual (*phase out*), imponha a obrigatoriedade de presença de um/a médico/a veterinário/a a bordo dos navios utilizados para o transporte de animais vivos e o aumento da área disponível por animal, de forma a garantir melhores condições de bem-estar e saúde durante o transporte.

Assembleia da República, 27 de setembro de 2024

A Deputada e os Deputados do LIVRE

Isabel Mendes Lopes

Jorge Pinto

Paulo Muacho

Rui Tavares