

UNIDADE DE ENSINO SUPERIOR DOM BOSCO - UNDB

CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

CAMILA BRAVIM CARDOSO

TRANSPORTE DE CARGA VIVA POR NAVIOS: a necessidade da criação de uma
norma reguladora a partir do naufrágio em Vila do Conde

São Luís

2018

CAMILA BRAVIM CARDOSO

**TRANSPORTE DE CARGA VIVA POR NAVIOS: a necessidade da criação de uma
norma reguladora a partir do naufrágio em Vila do Conde**

Monografia apresentada à Coordenação do Curso de
Graduação em Direito da Unidade de Ensino Superior
Dom Bosco – UNDB, como requisito parcial de
integralização curricular.

Orientadora: Prof(a). Me. Gabriela Heckler

São Luís

2018

Catálogo da Publicação na fonte
UNDB / Biblioteca

Cardoso, Camila Bravim

Transporte de carga viva por navios: a necessidade da criação de uma norma reguladora a partir do naufrágio em Vila do Conde. / Camila Bravim Cardoso. __ São Luís, 2018.
73f.

Orientador: Prof(a). Me. Gabriela Heckler
Monografia (Graduação em Direito) - Curso de Direito – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2018.

1. Transporte de carga viva. 2. Regulação - transporte.
3. Transporte de carga - navio. I. Título

CDU 340:656.022.87

CAMILA BRAVIM CARDOSO

TRANSPORTE DE CARGA VIVA POR NAVIOS: a necessidade da criação de uma norma reguladora a partir do naufrágio em Vila do Conde

Monografia apresentada à Coordenação do Curso de Graduação em Direito da Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, como requisito parcial de integralização curricular.

Aprovado em: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Profa. Me. Gabriela Heckler (Orientadora)

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco - UNDB

Profa. Me. Isabella Pearce de Carvalho Monteiro

Unidade de Ensino Superior Dom Bosco - UNDB

Adm. José Antônio Alves Magalhães

Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP

AGRADECIMENTOS

A Deus, por me permitir cada conquista.

Ao meu pai, Fernando, por ser o meu melhor amigo, minha maior inspiração e por acreditar em mim mais que eu mesma.

À minha mãe, Flávia, por ser a minha melhor amiga e me ensinar que eu posso conquistar o mundo sendo quem eu quiser.

Aos meus irmãos de sangue e de coração, Giovanna, Guilherme, Carlos, Teresa e Thales, por serem o maior presente da minha vida, além de pessoas admiráveis.

A toda minha família, por todo o amor transmitido e toda a torcida de sempre.

A minha madrinha, Ana Brandão, por ter sido figura essencial na escolha do meu curso e ainda ser minha grande inspiração na advocacia.

Ao meu companheiro, amigo e namorado, Huggo, por toda paciência e cuidado nos meus momentos difíceis, toda a torcida e todo o amor.

Aos amigos que estiveram comigo durante todo o curso na UNDB (em especial ao meu bbb), por todas as madrugadas de estudo, materiais compartilhados, além das festinhas e muitas risadas. Eu não poderia ter tido incentivo maior nos últimos 5 anos.

À solícita, e grande amiga, Teresa Barros, por ter prestado um auxílio fundamental nessa pesquisa e em toda a minha graduação.

Às Bote-queiras, vulgo o melhor grupo de amigas desde a escola, por sempre estarem comigo e por acreditarem mim.

Às minhas irmãs de vida, Tayná e Juliane, por me provarem que a amizade verdadeira existe e ela pode morar a milhares de km de distância.

A Vanessa, Gois Jr e dr. Caldas Gois, grandes advogados, pela paciência e oportunidade de poder aprender com vocês.

À EMAP e todos que lá estiveram comigo ao longo dos meus 2 anos de estágio, em especial Gabriela, Isabella Mochel, Isabella Pearce, Carminha, Guilherme Naufel e todo o time COAMB, vocês me ensinaram muito e fizeram meus dias mais felizes.

Ao admirável José Antônio Magalhães, pela presteza e auxílio nessa pesquisa.

À minha orientadora, chefe, amiga, professora e grande inspiração, Gabriela Heckler, por ter entrado na minha vida e me apresentado a melhor área do direito. Obrigada pela confiança, pelos ensinamentos, pela paciência, pela amizade e por tudo que ainda viveremos.

“Sem os navios e os marinheiros, metade da população passava fome e a outra metade congelava”.

Alvaro Sardinha

RESUMO

A presente pesquisa discorre a respeito da necessidade de uma regulação específica para o transporte de carga viva por navios no Brasil. Para tanto analisa-se, em primeiro plano, o contexto mundial que trata do tema, bem como, o naufrágio ocorrido no porto de Vila do Conde, na cidade de Barcarena, localizada no estado do Pará, onde tal exame possibilita demonstrar as consequências que a falta de uma regulação específica pode ocasionar. Ao final, essa pesquisa aborda como vem sendo tratado o transporte de carga viva pela via marítima no Brasil e as medidas que ainda podem ser adotadas para garantir maior efetividade. Nesse sentido, objetiva-se demonstrar os motivos pelo qual uma regulação no Brasil para o transporte de cargas vivas por meio de navios se faz necessária, além de como é realizado atualmente e quais são os requisitos mínimos para que se garanta a efetividade e segurança de todas as figuras envolvidas.

Palavras Chave: Naufrágio, Navios, Regulação, Transporte de Carga Viva.

ABSTRACT

The present research discusses the need for a specific regulation for the transport of animals by ships in Brazil. In order to do so, the world context that deals with this issue is analyzed, as well as the shipwreck occurring in the port of Vila do Conde, in the city of Barcarena, located in the state of Pará, where such an examination makes it possible to demonstrate the consequences that the lack of a specific regulation can cause. In the end, this research deals with how the transport of animals by sea in Brazil has been treated and what measures can still be adopted to ensure greater effectiveness. In this sense, the objective is to demonstrate the reasons why a regulation in Brazil for the transportation of animals by means of ships is necessary, in addition to how it is currently carried out and what are the minimum requirements to guarantee the effectiveness and safety of all the figures involved.

Keywords: Regulation, Ships, Shipwreck, Transport of animals.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABREAV	Associação Brasileira dos Exportadores de Animais Vivos
ACP	Ação Civil Pública
AGU	Advocacia Geral da União
ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
Art.	Artigo
AWEC	Certificado de Exportação de Bem-estar Animal
CDP	Companhia Docas do Pará
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CPAOR	Capitania dos Portos da Amazônia Oriental
CZI	Certificado Zoossanitário Internacional
DGRM	Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Recursos Marítimos
DPC	Diretoria de Portos e Costas
DPP	Departamento de Prevenção e Preparação
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EPE	Estabelecimento de pré-embarque
IAFN	Inquérito Administrativo de Acidente e Fato da Navegação
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
IN	Instrução Normativa
ISAIM	Investigação de Segurança de Acidentes e Incidentes Marítimos
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MPF	Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar
MPPA	Ministério Público do Estado do Pará
NM	Navio Mercante
NORMAM	Normas da Autoridade Marítima
OIE	Organização Mundial para a Saúde Animal
OMI	Organização Marítima Internacional

PA	Estado do Pará
PAE	Plano de Ação de Emergência
PCE	Plano de Controle de Emergência
PEI	Plano de emergência individual
PPRA	Programa de Prevenção de Riscos Ambientais
RS	Rio Grande do Sul
SEDEC	Secretaria Nacional de Proteção e Defesa Civil
SEMAS	Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará
SFAs	Superintendência Federal de Agricultura, Pecuária e Abastecimento
SUPRG	Superintendência do Porto de Rio Grande
TJPA	Tribunal de Justiça do Pará
USDA	Departamento de Agricultura dos Estados Unidos
VTAV	Veículo de Transporte de Animais Vivos

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
2. O TRANSPORTE DE CARGA VIVA POR NAVIOS: NOÇÕES GERAIS	15
2.1 Carga especial.....	17
2.2 A carga viva e a regulamentação no mundo.....	19
2.2.1 Convenção da União Europeia	19
2.2.2 Diretrizes da Organização Mundial Para a Saúde Animal (OIE) para o bem-estar animal	21
2.2.2.1 <i>Diretrizes da OIE: responsabilidades com a carga viva</i>	22
2.2.2.2 <i>Diretrizes da OIE: sobre o processo de carga e descarga</i>	23
2.3 Carga Viva: Regulamentações nacionais.....	25
3. O NAUFRÁGIO NO PORTO DE VILA DO CONDE.....	31
3.1 Informações iniciais sobre o incidente	31
3.2 O navio mercante HAIDAR: características	33
3.2.1 Condições do navio antes do acidente	34
3.2.2 Condições do navio após o acidente.....	35
3.3 Consequências do acidente.....	35
3.4 Medidas tomadas durante e após o acidente	38
3.5 Figuras envolvidas na operação portuária	39
3.5.1 O porto de Vila do Conde.....	40
3.5.2 Autoridade portuária.....	41
3.5.3 Operador portuário	42
3.5.4 Armador.....	43
3.5.5 Exportador (proprietário da carga)	44
3.5.6 Agente marítimo	44
3.5.7 Segurador.....	44
3.6 Resolução do acidente.....	46
4. ANÁLISE DA REGULAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA VIVA POR NAVIO NO BRASIL	49
4.1 Princípio da precaução e prevenção de acidentes com a carga viva	49
4.2 Convenção de Nairobi sobre remoção de destroços (<i>wreck removal 2007</i>).....	50
4.3 Regulação no Brasil	52

4.3.1	MAPA: Instrução Normativa nº 13 de 30 de março de 2010	52
4.3.2	DPC: NORMAM nº 04 de 2013	55
4.3.3	DPC: Portaria nº 194/2016	57
4.3.4	Resolução CONTRAN nº 675 de 2017	57
4.3.5	Parecer da AGU	58
4.4	Regulação portuária no Brasil.....	60
4.4.1	Posicionamento da ANTAQ.....	61
4.4.2	Procedimento dos portos brasileiros.....	61
4.4.2.1	<i>Porto de Rio Grande</i>	61
4.4.2.2	<i>Porto do Itaqui</i>	63
5.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	65

1. INTRODUÇÃO

Analisa-se a regulação do transporte de carga viva por navios existente no mundo, bem como no Brasil e, diante disso, e a partir da observação do incidente que ocorreu no porto de Vila do Conde, verifica-se a necessidade de complementação desta no cenário brasileiro.

Nesse contexto, emerge como pergunta principal deste estudo a seguinte questão: O que deve ser levado em conta, assim como, quais são os requisitos mínimos para garantir uma norma segura e efetiva que regule o transporte e toda a operação portuária que envolva carga viva, visando evitar e sanar acidentes como o que ocorreu no porto de Vila do Conde?

Para fins metodológicos, levantou-se 03 (três) hipóteses específicas, para responder o problema da necessidade da criação de uma norma reguladora, no que tange ao transporte de carga viva por via marítima, conforme se observa a seguir:

- a) Em primeiro plano, é apresentado que o cenário internacional se preocupa com transporte de carga viva por via marítima, que é possível observar convenções que trazem diretrizes a serem adotadas por países, e ainda, um excelente exemplo a ser seguido, a partir da exposição da regulação adotada pela Nova Zelândia.
- b) Assim, verifica-se que o naufrágio ocorrido no porto de Vila do Conde ensejou uma série de observações quanto à metodologia de transporte marítimo com esse tipo de carga.
- c) Diante disso e principalmente após o incidente ocorrido em Vila do Conde, alguns portos adotaram medidas internas para evitar que isso viesse a se repetir. Todavia, ainda não verificou-se uma regulação completa e efetiva por parte dos órgãos competentes referente à temática.

Desta forma, o objetivo geral deste trabalho consiste em verificar, a partir da análise da regulamentação mundial sobre o tema, bem como do naufrágio ocorrido no porto de Vila do Conde e do que já se adota no Brasil, inclusive o que vem sendo discutido pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), a necessidade de uma regulação no Brasil para o transporte de cargas vivas por navios e quais são os requisitos mínimos para que esta seja garantida de forma segura.

Foram portanto delimitados 03 (três) objetivos específicos, que correspondem às hipóteses identificadas, quais sejam: a) Estudar as normas em âmbito mundial que tratam do

transporte de carga viva por navios, assim como aquelas que de alguma forma possam influenciar nesta operação; b) Analisar o naufrágio do navio HAIDAR, no porto de Vila do Conde, como ponto de partida para a verificação da necessidade de melhoria no âmbito normativo sobre o tema; c) Pesquisar de que forma o transporte de carga viva é regulado no Brasil e quais os requisitos mínimos que precisam ser adotados para garantir uma norma segura e efetiva que regulamente o transporte, a fim de evitar e solucionar incidentes.

Utilizando as classificações de Gil (2008), optou-se pelo método dedutivo para esta pesquisa, uma vez que se busca analisar premissas gerais para que seja extraída uma terceira premissa conclusiva. Esta monografia caracteriza-se como exploratória, tendo em vista aprofundar os conhecimentos a partir dos objetivos da pesquisa. Acrescenta-se ainda que, esta pesquisa caracteriza-se como bibliográfica, uma vez que ela é desenvolvida a partir do levantamento de um material já existente, como os artigos científicos, dissertações e livros.

Sob o ponto de vista social, o presente estudo é relevante na medida em que, a partir da análise do naufrágio do navio Haidar, que ocorreu no porto de Vila do Conde, em outubro de 2015, e que pretendia transportar cerca de 5.000 (cinco mil) cabeças de gado, verificou-se que a falta de regulação específica sobre o tema fez com que os danos do acidente se agravassem e trouxesse maiores impactos para a população que reside nas proximidades (G1, 2018, p.01).

Os animais mortos e os destroços do navio nunca foram retirados do local do acidente, nem pelo poder público, nem pelas empresas responsáveis, o que comprometeu gravemente todo o ecossistema local. Ainda, de acordo com o portal de notícias G1 (2018, p. 01), mesmo após quase 3 (três) anos do corrido, o píer onde ocorreu o naufrágio permanece interditado, o que também traz prejuízos na receita mensal do porto, já que nenhuma outra operação pode ocorrer até que os destroços sejam removidos.

Dessa forma, resta evidente a relevância social dessa pesquisa, onde verifica-se consequências como: a interdição de praias, a impossibilidade de pescadores exercerem seu sustento, o mau cheiro e riscos à saúde da população, além do grande impacto econômico para o Estado, ocorreram pelo fato de que não há uma norma que regule de forma efetiva o ocorrido.

A partir da escolha do tema delimitou-se o objeto de pesquisa, o qual abrange 2 (duas) esferas de conhecimento que instigam o interesse da autora, quais sejam: direito marítimo e direito portuário. A escolha da temática surgiu em decorrência do estágio que a autora realizou na EMAP, Autoridade Portuária do Porto do Itaqui, o qual a influenciou na elaboração de um estudo aprofundado e científico que viabilizasse a construção de respostas

às preocupações decorrentes dos potenciais impactos que a falta da regulação em questão pode ocasionar.

Como resultado de todo esse processo investigativo, direcionado para responder ao questionamento em tela, a estrutura desta obra obedeceu a seguinte ordem: no 01 (primeiro) capítulo, destacou-se noções gerais sobre o transporte de carga viva e, posteriormente, realiza-se uma breve análise no âmbito internacional a respeito do tema, onde, inicialmente, é trazida a Convenção da União Europeia, como a primeira norma que tratou a respeito do tema, e também as Diretrizes da Organização Mundial Para a Saúde Animal para o bem-estar animal (OIE), que pode ser vista como a principal regulação sobre a matéria.

No capítulo 02 (dois) estuda-se o naufrágio ocorrido no porto de Vila do Conde, a partir de informações sobre o navio, como as condições deste antes e após o acidente, além de dados a respeito do ocorrido, tal como as consequências deste e as medidas tomadas durante e após o ocorrido. É trazido também quanto às figuras envolvidas e, por fim, como foi a resolução do incidente em tela.

No capítulo 03 (três), inicialmente, analisa-se os princípios da precaução e prevenção de acidentes com carga viva, utilizando-os como ponto de partida para a implementação de normas específicas a respeito do tema. Logo, trata-se da convenção de Nairobi sobre a remoção de destroços, que pelo fato do Brasil não ser signatário acabou dificultando a retirada das carcaças e do navio que permanece naufragado no porto. Posteriormente, apresenta-se a regulação já vigente no Brasil que trata do transporte de carga viva e, por fim, a regulação no âmbito portuário brasileiro sobre o transporte de carga viva por via marítima.

A presente pesquisa, encerra-se com as considerações finais, nas quais apresenta-se pontos conclusivos do estudo e reflexões sobre o transporte de carga viva por navios e a importância da implementação de uma norma reguladora que evite transtornos como o ocorrido no porto de Vila do Conde com o navio HAIDAR, que permanece submerso no porto até os dias atuais, impossibilitando parte das atividades no porto e que prejudicou em diversos aspectos a população que habita nas proximidades do porto.

2. O TRANSPORTE DE CARGA VIVA POR NAVIOS: NOÇÕES GERAIS

Em primeiro momento, importante se entender o conceito de navio, que apesar das variadas formas expressas, por convenções, legislações e doutrina, ainda é confundido com o conceito de embarcação.

Sendo assim, Pinheiro (2011, p. 447) afirma que navio: “é um engenho apto a navegar no mar e utilizado ou susceptível de ser utilizado no transporte de pessoas ou mercadorias”. O Regulamento para o Tráfego Marítimo, regido pelo Decreto nº 87.648 de 1982, dispõe em seu Art. 10 sobre embarcação como sendo: “qualquer construção, capaz de transportar pessoas ou coisas, suscetível de se locomover na água por meios próprios ou não”. Resta claro, portanto, que o navio é apenas um dos diversos tipos de embarcações.

A partir disso, deve-se estabelecer a nacionalidade do navio, a fim de que se saiba a qual regime jurídico a embarcação é pertencente. Raphael (2003, p. 42) pontua que em regra o navio navegará sob a bandeira de apenas um Estado, não podendo mudar sua bandeira em escalas durante a viagem, salvo em casos previstos expressamente em tratados internacionais ou convenções, estando sujeito a determinada jurisdição em alto mar¹.

Tem-se, nessa esteira, o transporte marítimo como o meio de transporte realizado por de navios e pelo mar. Divide-se entre o transporte de longo curso, onde o navio realiza viagens para outros países, e transporte de cabotagem, em que o navio se desloca pela costa marítima do mesmo país, continente ou território (SIQUEIRA, 2016, p. 01).

A partir da conceituação de navio e perante o cenário mundial do transporte marítimo, a Organização Marítima Internacional (OMI) (2016, p. 01) afirma que “todas as pessoas no mundo se beneficiam desse transporte, mas poucas percebem isso”. São enviados alimentos, tecnologia, medicamentos e muitos outros produtos por esse meio, haja vista sua eficiência e baixo custo (ONU, 2016, p. 01).

Como afirma a revisão das Nações Unidas para o transporte marítimo² (2016, p. 01) “o transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e um motor da

¹ Conforme o Art. 92 do Decreto nº 1.530/1995: Estatuto dos navios 1. Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro. 2. Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências, não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade.

² Tradução livre do autor: United Nations Review of Maritime Transport

globalização. Cerca de 80% do comércio mundial em volume e mais de 70% em termos de valor, é transportado por mar e distribuído pelos portos e economias de todo o mundo”.

A partir disso, tem-se que há séculos os animais são transportados por via marítima, bem como por lagos e rios. Isso se dá, geralmente, para satisfazer uma demanda que envolve reprodução, alimentação e o abate destes³ (NORRIS, 2005, p. 673, tradução livre). Essa atividade se difundiu ao redor do mundo, que por motivos diversos, como a cultura e religião, optavam por importar os animais ainda vivos.

Locais como na região do Oriente Médio, particularmente na Arábia Saudita e outros países da Península Arábica, realizam esse tipo de transporte e são tidos como os maiores importadores de animais vivos visando o abate, principalmente de ovelhas, gado, cabras e camelos. Também países como a Austrália, Nova Zelândia, Uruguai, Argentina e China transportam ovelhas e gado por meio de navios⁴ (NORRIS, 2005, p. 673, tradução livre).

Os países do Sudeste Asiático, incluindo a Indonésia, Filipinas e Malásia também realizam a importação por via marítima de milhares de cabeças de gado criados na Austrália para o fim de abate. Este comércio se desenvolveu a partir dos anos 90, para satisfazer uma crescente demanda por carne bovina e aproveitar a capacidade de produção, bem como os baixos custos de mão de obra do país⁵ (NORRIS, 2005, p. 673, tradução livre).

Já no cenário brasileiro, segundo o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA) este é um dos maiores exportadores de carne bovina do mundo, mercado que movimenta cerca de R\$ 5,3 bilhões (cinco bilhões e trezentos milhões de reais) ao ano. Grande parte desse montante, todavia, se trata da carne processada e congelada, ou seja, após o abate do animal, que ocorre ainda no Brasil e é levado ao país importador (MACHADO, 2018, p. 01).

Todavia, aproximadamente a partir do ano 2000, o Brasil passou a exportar os animais ainda vivos, prática que evolui a cada ano (MACHADO, 2018, p. 01). Segundo a

³ Tradução livre do autor: Animals have been transported by sea, as well as across lakes and rivers, for centuries. The main reason for transporting animals by sea is to satisfy a commercially, driven demand which usually involves breeding, immediate slaughter, or feeding and subsequent slaughter.

⁴ Tradução livre do autor: The transport of animals by sea is undertaken in many areas of the world, for example: The Middle East region, particularly Saudi Arabia and other countries on the Arabian Peninsula, is the world's largest importer of live animals for slaughter and imports mainly sheep as well as goats, cattle and camels. Sheep, and often cattle as well, may be transported on large ships with purpose-built pens from countries such as Australia, New Zealand, Uruguay, Argentina and the People's Republic of China.

⁵ Tradução livre do autor: Each year countries in South-East Asia including Indonesia, the Philippines and Malaysia import thousands of young, tropically-adapted cattle from northern Australia for feeding and eventual slaughter. This trade developed during the 1990s to satisfy a growing demand for beef and to take advantage of Australia's production capacity as well as the low labour costs and wide availability of feedstuffs in the importing countries.

BBC (2018, p. 01) e a Associação Brasileira dos Exportadores de Animais Vivos (ABREAV), o Brasil vendeu 460.000 (quatrocentos e sessenta mil) cabeças de gado vivo para outros países em 2017, o que a ABREAV registrou como 42% maior em relação a 2016, e coloca o país como o segundo maior exportador de gado vivo do mundo, atrás somente da Austrália.

A Folha de São Paulo (2018, p. 01) divulgou que o Porto de São Sebastião dobrou a exportação de gado vivo nos últimos 2 (dois) anos. Observa-se que em 2016 foram embarcadas 46.000 (quarenta e seis mil) cabeças de gado no porto, enquanto em 2017 foram 51.000 (cinquenta e um mil), e somente até o mês de agosto de 2018 já alcançou mais de 100.000 (cem mil) cabeças de gado vivo.

Segundo Marcelo Toledo (2018, p. 01) afirma à Folha, nos dias atuais, o porto de Santos representa 6,6% da exportação de bois vivos do país, e São Sebastião 11,4%. Além destes portos, o Brasil também exporta o chamado “gado em pé” principalmente por meio dos portos de Rio Grande (RS) e de Barcarena (PA), este segundo que transportou 267 (duzentos e sessenta e sete) mil bois vivos em navios em 2017, mais de 60% do total do país (TOLEDO, 2018, p. 01).

Diante disso, é possível observar que a exportação de carga viva por meio de navios é uma prática significativa para o cenário econômico, o qual possui um mercado consumidor atuante. Todavia, por tratar-se de seres vivos, o assunto ainda gera discussões em meio a grupos ativistas de defesa dos animais. Logo, reitera-se que essa pesquisa dá prioridade para as discussões com relação à regulamentação, onde o transporte de carga viva por navios deve ser visto apenas como mais um meio de transporte possível para esse tipo de carga específica.

2.1 Carga especial

A Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) (2017, p. 01) enquadra a carga viva como um tipo de carga especial e explica que estas “são as cargas que, pela sua natureza, exigem cuidados especiais durante o transporte, tais como cargas perigosas e cargas de projeto”. Devido a isso, será visto os cuidados que devem ser tomados, além das regulamentações que se aplicam para garantir a segurança de toda a cadeia que participa da operação que envolve o transporte de carga viva.

Sendo assim, resta claro que, por tratar-se de uma carga especial, as regulamentações gerais de operações e transporte marítimo não serão o suficiente, o que

requer cuidados e normas específicas para atender suas necessidades, conforme é discutido adiante.

A primeira diferença para esse tipo de carga surge desde a estrutura do navio, este conhecido como “navio curral” ou “navio boiadeiro”, destinado ao transporte de gado em pé, possuindo, para tanto, currais no convés principal e plataformas para o embarque e desembarque do gado (TAVEIRA, 2015, p. 01).

Os navios que transportam carga animal se dividem entre o de curral fechado, em que a carga irá se instalar abaixo do convés principal e, devido a isso, necessita de um potente e constante sistema de ventilação, que recicla o ar a cada minuto, conforme as imagens a seguir demonstram, enquanto o de curral aberto deixa os animais expostos no convés principal, porém exposto aos borrifos de água salgada e vento constante (TAVEIRA, 2015, p. 01).



Imagem 1: Navio curral fechado atracado em porto

FONTE: <http://www.jornalpelicano.com.br/2015/11/conheca-como-funciona-o-navio-curral/>



Imagem 2: Sistema de ventilação do navio curral fechado

FONTE: <http://www.jornalpelicano.com.br/2015/11/conheca-como-funciona-o-navio-curral/>

Grande parte destes navios surgem da adaptação de um navio que transportava outro tipo de carga, como petroleiros e graneleiros (TAVEIRA, 2015, p. 01), que conseguem a autorização para transportar carga viva, como se fosse construído um novo navio. Para

tanto, no Brasil, é necessário atender aos requisitos dos capítulos 3 (três) e 5 (cinco) das Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (NORMAM) nº 04/2013 da DPC, quais tratam das condições necessárias para os navios estarem aptos a carregar determinadas cargas.



Imagem 3: Navio curral aberto atracado em porto. É possível observar a nova casa de comando à frente, e a antiga atrás, de antes de ser adaptado para navio curral

FONTE: <http://www.jornalpelicano.com.br/2015/11/conheca-como-funciona-o-navio-curral/>

Ocorre que, nestes casos como a embarcação não foi construída com o intuito de transportar esse tipo de carga especial, pode vir a não ser totalmente segura ou apropriada para atender a todas as necessidades desta carga. Logo, se faz necessário uma regulamentação específica e detalhada a respeito do tema com o intuito de evitar possíveis irregularidades ou acidentes.

2.2 A carga viva e a regulamentação no mundo

Partindo do contexto que a prática do transporte marítimo de animais vivos se tornava cada vez mais comum, os países ao redor do mundo passaram a dedicar maior atenção para o tema, onde se iniciaram discussões como as condições para o bem-estar do animal, até as mais específicas, como sobre as responsabilidades de cada figura envolvida.

2.2.1 Convenção da União Europeia

Os Estados membros do Conselho Europeu passaram a observar que o transporte internacional de animais não respeitava o bem-estar destes. Sendo assim, em 13 de dezembro

de 1968, os países membros organizaram a Convenção Europeia para a Proteção dos Animais durante o transporte internacional⁶ (MOSS, 1994, p. 31, tradução livre).

A referida Convenção serviu de modelo para que os demais países do mundo também discutissem a respeito do tema, e seu relatório foi muito mencionado na Organização Mundial para a Saúde Animal (OIE)⁷ (MOSS, 1994, p. 34, tradução livre), qual será discutida posteriormente e pode ser considerada como a principal regulação sobre o assunto.

Assim, em linhas gerais, o que vem disposto nos 8 (oito) capítulos e 52 (cinquenta e dois) artigos da Convenção da União Europeia destinam-se a evitar, na medida do possível, o sofrimento dos animais transportados.

Especificamente, os artigos 25 ao 34, trazem as disposições especiais para o transporte marítimo dos animais. Mencionam que as instalações dos navios devem ser adequadas para que os animais possam ser transportados sem ferimentos ou sofrimento desnecessário, além de que todas as partes do navio devem receber drenagem e ser mantidos em condições sanitárias⁸.

Ainda, a convenção dispõe que os animais doentes ou feridos deverão ser tratados e isolados, ou, ainda, que deve haver um tipo de instrumento aprovado pela autoridade competente disponível para, caso seja necessário, sacrificar os animais⁹.

A partir desta Convenção é possível observar a disposição da comunidade internacional em implementar normas que regulamentassem o transporte com esse tipo de carga, entretanto, ainda não havia o suficiente para garantir que o restante do mundo tivesse tal preocupação como o cenário europeu já vinha tendo.

⁶ Tradução livre do autor: On 13 December 1968, the European Convention for the Protection of Animals during International Transport was opened for signature by Member States of the Council of Europe. The preamble to this Convention declares that Member States are "convinced that the requirements of the international transport of animals are not incompatible with the welfare of the animals".

⁷ Tradução livre do autor: This Council of Europe Convention forms the model from which the Transport Directives of the European Community (Union) have been drafted, and was mentioned in a number of the reports received from OIE Member Countries. The provisions contained in the eight chapters (fifty-two articles) of the Convention are designed to achieve "the desire to safeguard, as far as possible, animals in transport from suffering".

⁸ Tradução livre do autor: European Convention for the Protection of Animals during International Transport, 1968: Art. 25. The fittings of vessels shall be such that animals can be transported without injury and unnecessary suffering; Art. 30. All parts of the vessel where animals are accommodated shall be provided with drainage and shall be kept in a sanitary condition.

⁹ Tradução livre do autor: European Convention for the Protection of Animals during International Transport, 1968: Art. 31. A type of instrument approved by the competent authority shall be carried for killing animals if necessary; Art. 33. Provisions shall be made for isolating ill or injured animals during the voyage and first-aid treatment rendered when necessary.

2.2.2 Diretrizes da Organização Mundial Para a Saúde Animal (OIE) para o bem-estar animal

Assim, partindo desse cenário em que a prática do transporte marítimo de animais vivos se tornava cada vez mais discutido, em novembro de 2003 a Organização Mundial para a Saúde Animal (OIE) se mobilizou para desenvolver diretrizes internacionais que visavam, primariamente, o bem-estar dos animais no transporte pelo mar¹⁰ (NORRIS, 2005, p. 673, tradução livre), o que veio a ser a principal regulação a respeito do tema.

Dessa forma, em uma reunião inicial, o grupo levantou questões como sobre autorizar, ou não, a exportação de animais, o que decidiu-se que caberia a cada Estado decidir. Desde já, todavia, foi trazida a consideração de que as diretrizes ali decididas deveriam ser igualmente aplicáveis em todo o mundo, incluindo aos países em desenvolvimento¹¹ (NORRIS, 2005, p. 674, tradução livre).

Outros fatores levantados foram a respeito dos animais poderem ser transportados por via marítima para fins de abate, ou mesmo se a viagem por navio poderia envolver uma distância longa, onde os animais poderiam sofrer uma grande mudança no clima, por exemplo caso cruzassem o equador¹² (NORRIS, 2005, p. 674, tradução livre).

As orientações discutidas na OIE para o transporte marítimo de animais resultaram em artigos que abordam áreas específicas, como por exemplo questões sobre o planejamento da jornada, documentação necessária, regras para o carregamento, descarga e para durante a viagem, dentre outros. Em maio de 2005, na 73^a sessão geral da OIE, os países aprovaram tais orientações¹³ (NORRIS, 2005, p. 674, tradução livre), as quais serão brevemente expostas a seguir.

A OIE também se utilizou de outros documentos como fontes de informações, onde se elencam: Manual da Associação de Transporte Animal para o Transporte de Animais

¹⁰ Tradução livre do autor: Against this background, it was timely that the World Organisation for Animal Health (OIE) became involved in developing international guidelines for the welfare of animals. In 2003, the OIE convened an ad hoc group on the sea transport of animals with the following terms of reference.

¹¹ Tradução livre do autor: An important assumption made at the initial meeting was that the decision to allow the export of animals has already been made by the Governments of the exporting and the importing countries involved (...) a further consideration was that the Guidelines should be equally applicable throughout the world, including in developing countries.

¹² Tradução livre do autor: Other factors taken into consideration were: the animals may be transported by sea for slaughter, breeding or other purposes; the sea journey may involve a short or long distance; the animals may experience a major change in climate if crossing the equator (e.g. winter conditions in one hemisphere, summer conditions in the other hemisphere); there may be many parties in the export chain and several changes in ownership of the animals.

¹³ Tradução livre do autor: A brief outline of each of the articles is given below. The full details are now publicly available after the Guidelines were endorsed by OIE Member Countries during the 73rd OIE General Session in May 2005.

Vivos; Normas Australianas de Exportação de Animais; e Ordens Marítimas da Autoridade de Segurança Marítima Australiana.¹⁴ (NORRIS, 2005, p. 674, tradução livre). Tais documentos não serão detalhados nessa pesquisa haja vista que a Convenção de que se trata já cumou e traz todos os pontos relevantes existentes nessa.

Ressalta-se que a Convenção Europeia para a Proteção dos Animais durante o transporte internacional de 1968, já mencionada no tópico anterior (2.2.1), também foi utilizada como documento fonte para a Convenção da OIE. A convenção Europeia colaborou no que tange a regras de como proceder em caso de necessidade de abater um animal. Isso demonstra que, mesmo após mais de 30 (trinta) anos, o cenário mundial ainda era carente quanto à regulamentação do tema.

2.2.2.1 Diretrizes da OIE: responsabilidades com a carga viva

As diretrizes a respeito da responsabilidade pelo bem-estar dos animais, conforme o Art. 7.2.3, apontam que esta é, em linhas gerais, de todas as pessoas envolvidas na operação¹⁵, quais sejam o armador, exportador (dono da carga), operador portuário e a autoridade competente.

Assim, dentre os principais responsáveis pela saúde do animal está o armador¹⁶, que possui responsabilidade geral pela organização do navio, devendo seguir as regras técnicas impostas à embarcação (NORRIS, 2005, p. 675, tradução livre).

Já o exportador, ou seja, o dono da carga, será responsável por garantir a conformidade dos animais com as certificações veterinárias e requisitos exigidos tanto pelos países importadores, quanto pelo próprio país que exporta, e também deverá garantir a presença de pelo menos um tratador de animais durante toda a viagem¹⁷ (NORRIS, 2005, p. 675, tradução livre).

¹⁴ Tradução livre do autor: The following documents were used as sources of information for the initial meeting: Animal Transport Association Manual for the Transportation of Live Animals; Australian Livestock Export Standards; Australian Maritime Safety Authority Marine Orders Part 43; European Convention for the protection of animals during international transport.

¹⁵ Tradução livre do autor: An important principle is that once the decision to transport animals by sea has been made, the welfare of animals during their transport is paramount and is the joint responsibility of all people involved.

¹⁶ responsável pela preparação do navio, armando-o, ou seja, aparelhando-o de modo a colocá-lo em condições para viajar, bem como explorando-o comercialmente no ramo de transporte (STEIN, 2002, p. 167). O conceito será aprofundado em tópico posterior dessa pesquisa (3.4.4).

¹⁷ Tradução livre do autor: The most important of these parties is the exporter who has overall responsibility for the organisation, carrying out and completion of the journey, regardless of whether duties are subcontracted to other parties during transport. The exporter is also responsible for ensuring compliance of the animals with the

No caso dos operadores portuários¹⁸ contratados para realizar o carregamento e descarregamento do navio, serão responsáveis por suas instalações e equipamentos, devendo ser adequados e específicos para os animais que serão transportados¹⁹ (NORRIS, 2005, p. 675, tradução livre).

A autoridade competente dos países exportadores e importadores também têm várias responsabilidades, dentre elas: estabelecer padrões próprios para o bem-estar animal, aprovação das instalações, configuração dos padrões de competência, assegurar que a embarcação e o transporte dos animais atenda aos padrões exigidos, e monitoramento e avaliação da saúde e bem-estar²⁰ (NORRIS, 2005, p. 675, tradução livre).

Ocorre contudo que, muito embora traga obrigações para agentes específicos a questão da responsabilidade não é perfeitamente detalhada na convenção em que se discute, visto que esta não se atentou para possíveis situações de emergência, como por exemplo em casos de, abalroamento, colisão, incêndio e naufrágio²¹, como será melhor trabalhado no capítulo seguinte dessa pesquisa.

As diretrizes tratam, ainda, a respeito da documentação básica necessária, como o plano de viagem, o diário de inspeção e os detalhes e identificação dos animais (NORRIS, 2005, p. 675, tradução livre). Todavia, deixa de se preocupar com documentos específicos de suma importância como, por exemplo, um plano de contingência para casos de emergência²².

2.2.2.2 Diretrizes da OIE: sobre o processo de carga e descarga

Posteriormente, a OIE traz a importância do planejamento da viagem, em seu 7.2.5, além do período pré-viagem, no art. 7.2.7, que vai desde a seleção dos animais no local de origem até seu carregamento na embarcação, e pode, ainda, envolver a montagem em uma

veterinary certification and other requirements of the importing and exporting countries, and for the presence during the journey of at least one animal handler competent for the species being transported.

¹⁸ Art. 2º, XIII, da Lei nº 12.815/2013: “operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado”.

¹⁹ Tradução livre do autor: The managers of facilities that are used during the loading of the animals and unloading at the end of the journey have several responsibilities, including the provision of suitable premises and the provision of competent animal handlers.

²⁰ Tradução livre do autor: The competent authority of the exporting country and of the importing country also have several responsibilities, including: establishing minimum standards for animal welfare; approving facilities; setting competence standards; ensuring that the vessel transporting the animals meets the required standards; and monitoring and evaluating health and welfare performance.

²¹ O termo naufrágio será devidamente esclarecido adiante. Mas, para o momento, é o suficiente entendê-lo como uma situação de emergência em que o navio afunda juntamente com a carga.

²² Tradução livre do autor: The Guidelines outline the minimum information that should be recorded. This information, which should accompany the consignment, includes: the journey travel plan; the daily record of inspection and important events during the journey; details of the animals and their identification.

área de espera, que também terá regulamentação própria²³ (NORRIS, 2005, p. 676, tradução livre).

O Art. 7.2.8, dispõe, de forma superficial, a respeito do momento do carregamento dos animais nos navios, trazendo que deve ser supervisionado pelas autoridades competentes do país exportador e gerida por um manipulador experiente com aquele tipo de animal²⁴, como por exemplo um vaqueiro (NORRIS, 2005, p. 676, tradução livre).

A OIE dispõe, no Art. 7.2.8.2, que as instalações para o carregamento do navio, incluindo a área de coleta no cais, corridas e rampas de carga, devem ser projetados e construídas levando-se em conta as necessidades e capacidades dos animais, no que diz respeito às dimensões, declives, superfícies, ausência de projeções pontiagudas, pisos, iluminação adequada, laterais, entre outros²⁵ (NORRIS, 2005, p. 676, tradução livre). Todavia a Organização Mundial para a Saúde Animal não detalha nenhuma dessas especificações.

Traz ainda que, já ao fim da viagem, o momento da descarga dos animais também requer um planejamento cuidadoso (Art. 7.2.10). As diretrizes internacionais da OIE determinam que as embarcações devem ter atenção e acesso prioritário a um berço com instalações de descarga adequadas o mais rápido possível, visando evitar, dessa forma, maiores desconfortos à carga²⁶ (Art. 7.2.10.1, alínea b) (NORRIS, 2005, p. 676, tradução livre).

Por fim, a OIE traz as diretrizes para a gestão dos casos em que houver a recusa de importar a carga, como o local onde os animais ficarão e que se deve priorizar o bem-estar dos animais. O país importador deve disponibilizar isolamento adequado, com instalações que permitem descarregar e manter os animais de forma segura, sem representar um risco para a saúde do rebanho, enquanto se aguarda a resolução da situação²⁷ (NORRIS, 2005, p. 677, tradução livre).

²³ Tradução livre do autor: The pre-journey period covers the period from selection of the animals at the premises of origin to the point of loading onto the vessel, and may involve assembly in a designated holding area.

²⁴ Tradução livre do autor: Loading onto the vessel requires careful planning and experienced supervision as it has the potential to adversely affect welfare in transported animals. The Guidelines state that loading should be supervised by the competent authority of the exporting country and managed by a competent animal handler(s).

²⁵ Tradução livre do autor: The facilities for loading, including the collecting area at the wharf, races and loading ramps, should be designed and constructed to take account of the needs and abilities of the animals with regard to dimensions, slopes, surfaces, absence of sharp projections, flooring, adequate lighting, sides, etc.

²⁶ Tradução livre do autor: This stage of the process also requires careful planning and experienced supervision as it too has the potential to adversely affect welfare in transported animals. Livestock vessels should have priority attention when arriving in port and have priority access to a berth with suitable unloading facilities. The animals should be unloaded into appropriate facilities as soon as possible after the ship has arrived in port and the consignment has been accepted by the competent authority of the importing country.

²⁷ Tradução livre do autor: When a shipment has been refused approval to import, the Guidelines propose that the competent authority of the importing country should make available suitable isolation facilities that allow the

Sendo assim, diante dessas diretrizes impostas pela Organização Mundial para a Saúde Animal (OIE), os países ao redor do mundo puderam, desde então, regulamentar suas atividades no que tange ao transporte de carga viva partindo desses preceitos. Importante ressaltar que tais diretrizes se encontram vigentes no atual Código Sanitário dos Animais Terrestres²⁸ da OIE de 2018, 27ª edição, o qual é atualizado anualmente desde 1960 e possui um capítulo específico para o tema desde 2002.

O referido Código Sanitário dos Animais Terrestres da OIE estabelece padrões para a melhoria da saúde e bem-estar animal, além de saúde pública e veterinária, trazendo medidas inclusive através de padrões para o comércio internacional. Este é um documento de referência para uso pelas autoridades veterinárias, serviços de importação e exportação, epidemiologistas e todos os envolvidos no comércio internacional (OIE, 2018, p. 02).

O capítulo 7.2 da edição atual é o que trata do Transporte dos Animais pelo Mar²⁹ e traz as diretrizes que foram acima expostas.

2.3 Carga Viva: Regulamentações nacionais

A título exemplificativo, já que a pesquisa constatou que trata-se de uma das normas mais completas no cenário mundial, será analisado a seguir o “material de orientação para o transporte de gado por mar”, do Ministério das Indústrias de Base da Nova Zelândia (2013)³⁰, que traz de forma detalhada, e dividido em capítulos, temas como: Responsabilidades, Plano de Comunicação, Plano de consignação, Período Pré-Exportação, Transporte para o Porto, Condições do navio e instalações à bordo, Gestão do gado durante a viagem, dentre outros.

Primeiramente, esse material de orientação também vem tratar das responsabilidades de cada figura envolvida (Art. 4). Traz que a autoridade marítima da Nova Zelândia será responsável pela inspeção dos navios, visando monitorar a conformidade das normas ambientais e de segurança da carga viva. Já o armador, será responsável por garantir

animals to be unloaded and held securely, without posing a risk to the health of the national herd or flock, pending resolution of the situation.

²⁸ Tradução livre do autor: OIE - Terrestrial Animal Health Code.

²⁹ Tradução livre do autor: Transport of Animals By Sea.

³⁰ Tradução livre do autor: Ministry for Primary Industries – Manatū Ahu Matua - Guidance Material For the Transport of Cattle by Sea.

que a embarcação esteja apropriadamente projetada e equipada, possuindo o certificado para transportar gado como carga³¹ (2013, p. 06, tradução livre).

O capitão será o responsável por organizar o carregamento do navio, garantir a segurança da embarcação, da tripulação e da carga durante o carregamento, por cuidar da alimentação do gado durante a viagem, garantir que a tripulação tenha habilidade e experiência suficientes para auxiliar o tratador ou veterinário e que saiba se utilizar dos planos de contingência³² (Art. 4) (2013, p. 06, tradução livre).

Dentre outras, verificando as responsabilidades do exportador, a principal dentre estas é a de garantir que as instalações do porto sejam adequadas para que o gado possa ser inspecionado durante o carregamento, o que influencia, também na autoridade portuária que irá receber esse carregamento. Ainda, a norma traz que será de responsabilidade deste assegurar que os planos de contingência estejam em vigor, atendendo aos requisitos do Ministério³³ (2013, p. 06, tradução livre).

Até então já é possível observar que a Nova Zelândia se utilizou das diretrizes da OIE, mas não deixou de torná-las bem mais detalhadas para determinar a responsabilidade de cada figura atuante nessa operação, o que traz mais segurança para o país e o previne de situações em que não se saiba a quem responsabilizar por determinado ato ou dano.

O material de orientação também trata do plano de comunicação (Art. 5), onde afirma que uma boa comunicação entre todas as partes envolvidas é fundamental para o gerenciamento de risco, e ainda que esta deve ocorrer desde, no mínimo, 30 (trinta) dias antes da exportação prevista, assim como durante e após³⁴ (2013, p. 08, tradução livre).

Já quanto ao plano de segurança, a depender da quantidade da carga, haverá normas específicas a serem seguidas, mas em linhas gerais, deve avisar junto à autoridade

³¹ Tradução livre do autor: MNZ (Maritime New Zeland) is responsible for the inspection of ships to monitor their compliance with safety and environmental protection standards, including the safe carriage of cattle as cargo. The vessel owner is responsible for ensuring that the vessel is appropriately designed, constructed, equipped, maintained and certified to carry cattle as cargo.

³² Tradução livre do autor: The Master of the ship is responsible for: the vessels loading configuration, ensuring the safety of the vessel, crew and cargo during loading, the tending, feeding and watering of the cattle at all times during the ship's voyage, ensuring the crew of the vessel is of sufficient number, skill, and experience to be able to assist the stock person(s) and/or veterinarian(s) during the voyage as required, ensuring contingency plans are in place.

³³ Tradução livre do autor: The exporter is responsible for: conditions ensuring the facilities at the port are suitable so that the cattle can be inspected during loading, ensuring contingency plans are in place, ensuring stocking densities meet MPIs (Ministry for Primary Industries) requirements, ensuring there are adequate provisions on the vessel before departure (including feed, water and veterinary supplies) and that stockperson(s) and/or veterinarians have been engaged, ensuring that the cattle meet the importing country(s) requirements.

³⁴ Tradução livre do autor: It is strongly advised that a documented communication plan, involving all responsible parties, be established as early as possible and before the cattle enter pre-export preparation, or at least 30 days prior to the scheduled export (whichever is longer). The plan should cover communication before, during and after the export.

marítima da Nova Zelândia a intenção de carregar gado, além de registrar a relação de equipamentos conforme o exigido pelo Ministério para esse tipo de carga, um plano que forneça detalhes específicos sobre o carregamento e a localização do gado a bordo do navio³⁵ (Art. 6.1) (2013, p. 08, tradução livre).

Além do exposto, também é exigida a autorização para o transporte de gado, o qual, na Nova Zelândia, vem detalhado na Lei de Transporte Marítimo e na Regra Marítima, que também exigem do Comandante do navio que possua uma licença para transportar gado, qual será emitida pela autoridade marítima no momento da exportação³⁶ (Art. 6.4 e 6.5) (2013, p. 09, tradução livre).

Outro ponto de muita relevância tratado no material de orientação para o transporte de gado por mar da Nova Zelândia é sobre o Plano de Contingência, o qual é importante para garantir que os eventos adversos sejam tratados de forma rápida, prática e eficaz por pessoas apropriadas³⁷ (Art. 6.6) (2013, p. 10, tradução livre).

O exportador será responsável por elaborar planos de contingência descrevendo as ações que as partes relevantes tomarão em casos específicos como por exemplo, quando houver surto de uma doença³⁸. Já o Capitão será responsável por elaborar planos de contingência para outros casos, como os que envolvam avaria mecânica da embarcação, falta de alimento ou água durante a viagem, doença ou incapacidade do veterinário ou do tratador que acompanha o navio, condições climáticas extremas durante a viagem, atraso na descarga do gado no porto de chegada no exterior, entre outros³⁹ (Art. 6.6) (2013, p. 10, tradução livre).

Apenas a título exemplificativo, no Brasil, a Secretaria Nacional de Proteção e Defesa Civil (SEDEC) e o Departamento de Prevenção e Preparação (DPP) reconhecem a importância do plano de contingência⁴⁰, onde adota-se a Instrução Normativa nº 02 de 2016,

³⁵ Tradução livre do autor: For consignments under 200 head of cattle, MPI recommends that a formal consignment plan be developed.

³⁶ Tradução livre do autor: Section 36 of the Maritime Transport Act 1994 and Maritime Rule Part 24C require the Master of a ship to carry livestock in accordance with the terms of a permit issued to the Master by the MNZ Approved Surveyor at the time of export.

³⁷ Tradução livre do autor: Contingency planning is important to ensure that adverse events are dealt with quickly, practically, and effectively by the appropriate people.

³⁸ Tradução livre do autor: The exporter is responsible for preparing contingency plans describing the actions that the relevant parties will take in the event of: outbreak of a disease, which has been specified as one for which New Zealand country freedom is required by the importing country.

³⁹ Tradução livre do autor: The Master is responsible for preparing contingency plans describing the actions that the relevant parties will take in the event of: mechanical breakdown of the vessel during the journey, feed or water shortage or contamination during the voyage, illness or incapacity of the veterinarian or stockperson accompanying the ship, extreme weather conditions during the Voyage, delay in unloading the cattle at the overseas port of arrival.

⁴⁰ Segundo a SEDEC e a DPP, o objetivo de um plano de contingência é o de possibilitar que preparação e resposta sejam eficazes, protegendo a população e reduzindo danos e prejuízos (2017, p. 22).

onde traz que o estabelece os procedimentos e responsabilidades no que tange ao Plano de Contingência⁴¹.

Posteriormente, ainda quanto ao material de orientação da Nova Zelândia (2013, p. 10), trata-se do período de pré-exportação, ou seja, dispõe das normas para aquilo que irá ocorrer antes mesmo do animal ser transportado (Art. 7). Como por exemplo a seleção dos animais que estejam apropriados e saudáveis para suportar a viagem, ou seja, que se possa determinar a aptidão do gado para viajar⁴².

Já quanto ao transporte do animal da fazenda até o porto, o mesmo material de orientação dá a devida importância ao tema, todavia o detalha somente no Código de Transporte e Bem-Estar Animal de 2011 do país, e em linhas gerais traz informações semelhantes à como ocorre no Brasil, onde o animal deve cumprir período de quarentena, conforme determinado no protocolo sanitário, Certificado Zoossanitário Internacional (CZI), em um EPE (estabelecimento de pré-embarque) devidamente vistoriado e aprovado pelo órgão competente, segundo a Instrução Normativa nº 46 de 2018, o que será analisado no último capítulo dessa pesquisa (tópico 4).

A respeito das exigências para as condições dos navios e suas instalações à bordo, o material de orientação para o transporte de gado por mar da Nova Zelândia determina, primariamente, que estejam bem conservados e aptos para o seu propósito⁴³ (2013, p. 16, tradução livre).

Para tanto, o Ministério das Indústrias de Base do país levará em conta informações de relatórios de viagens anteriores, o que pode ocasionar em diferentes exigências, a depender das necessidades daquele navio em específico (Art. 9).

Outrossim, tal prova de que se encontra apto e conservado pode ser demonstrada por meio de documentos fornecidos pelo capitão da embarcação, como o Certificado de Construção de Segurança de Navio de Carga válido e evidência de que as vistorias estão atualizadas, dentre outros⁴⁴ (2013, p. 16, tradução livre).

⁴¹ Medida de danos ou prejuízos potenciais, expressa em termos de probabilidade estatística de ocorrência e de intensidade ou grandeza das consequências previsíveis. É a relação existente entre a probabilidade de que uma ameaça de evento adverso ou acidentes determinados se concretize, com o grau de vulnerabilidade do sistema receptor a seus efeitos. (CEPED UFSC, 2014).

⁴² Tradução livre do autor: Selection of appropriately prepared cattle that are fit to travel is critical to achieving successful health and welfare outcomes during export (Animal Welfare Act, Section 43, d, 1999).

⁴³ Tradução livre do autor: The ship and the facilities for managing the cattle is well maintained and fit for purpose.

⁴⁴ Tradução livre do autor: MPI (Ministry for Primary Industries) will take into account information from previous voyage reports when determining the adequacy of a ship. Evidence that a ship is well maintained and fit for purpose can be demonstrated by the Master providing copies of the following documents to the Authorised Person: a valid ship Classification Certificate, and evidence that the surveys are up to date; and a valid Cargo

Tais informações serão criteriosamente inspecionadas pela autoridade marítima antes do carregamento do navio e caso este seja carregado antes de receber a Autorização para o Transporte de Gado, configurará uma ofensa às Normas Marítimas do país. Logo, a carga somente poderá partir para o local de destino após a conclusão da inspeção final e a emissão do Certificado de Exportação de Bem-estar Animal (AWEC⁴⁵)⁴⁶ (2013, p. 16, tradução livre).

A rigorosidade do país quanto ao aspecto da embarcação é de extrema relevância, haja vista que os navios curral ou navios boiadeiros, conforme já foi tratado em tópico anterior dessa pesquisa, muitas das vezes são embarcações adaptadas para tal. Ou seja, são navios antigos, que foram construídos com outro intuito e que podem apresentar características que não sejam em sua totalidade adequadas para esse tipo de transporte.

O material ainda traz detalhamentos a respeito da ventilação do navio, do piso, assim como fontes de energia, drenagem, densidade, tamanho com a área mínima por cabeça, para que o animal possa deitar e levantar de maneira segura (Art. 9.2).

Por fim, para o carregamento do gado no navio é necessária uma estruturação que parte desde o porto, incluindo iluminação, abrigo e instalações para contenção do gado, além de planos de contingência que abrangem situações como interrupções no momento do carregamento, a exemplo como proceder se algum animal cair no mar⁴⁷ (Arts. 9.3 a 9.10) (2015, p. 22).

Por óbvio, as instalações de carregamento e descarregamento devem ser projetadas, construídas e mantidas visando permitir a transferência segura do gado. Logo, ainda é altamente recomendável, conforme o material de orientação, que o porto esteja equipado com painéis laterais de força e altura suficientes, para evitar a fuga do gado, além de estar equipado com uma superfície de caminhada livre para o gado e com entrada para o navio sem qualquer obstrução⁴⁸ (Art. 10) (2015, p. 22).

Ship Safety Construction Certificate, and evidence that the surveys are up to date; or a current Australian Certificate for the Carriage of Livestock (ACCL), issued by the Australian Maritime Safety Authority (AMSA) under Marine Orders Part 43 (for ships permanently equipped for the carriage of livestock), or an equivalent level of functionality for the livestock support systems acceptable to MPI.

⁴⁵ Tradução livre do autor: Animal Welfare Export Certificates

⁴⁶ Tradução livre do autor: Before the cattle may be loaded on the ship, the MNZ Approved Surveyor and the Authorised Person must be satisfied that the requirements of Maritime New Zealand, and the conditions of the AWEC, have been met. The MNZ Approved Surveyor will then issue a Permit for the Carriage of Livestock to the Master.

⁴⁷ Tradução livre do autor: It is strongly advised that loading arrangements take into consideration the following aspects: port facilities, including lighting, shelter, and facilities for containment of the cattle contingency plans covering interruptions to loading.

⁴⁸ Tradução livre do autor: Loading and unloading facilities should be designed, constructed, and maintained to allow the steady and safe transfer of cattle. As a minimum, It is strongly advised that they : be fitted with side panels of sufficient strength and height to prevent the escape of cattle; be fitted with a walking surface with

Outro ponto de extrema relevância diz respeito à altura da maré no cais, qual deve ser considerada ao planejar o carregamento ou descarga, pois isso afetará diretamente no cálculo para posicionamento da rampa de acesso ao navio⁴⁹ (Art. 10). Ademais, o material orientador ainda irá trazer detalhes a respeito da gestão do animal durante a viagem, além de como proceder com animais mortos e os relatórios de viagem (Art. 11) (2015, p. 23).

Diante de tudo o exposto, foi possível observar que a Nova Zelândia é um dos países que se preocupou em detalhar de forma rigorosa todos os pontos a respeito do transporte marítimo de carga viva. Todavia, esse cenário ainda não é visto em todo o mundo, onde a falta de regulamentação acaba prejudicando diversos agentes envolvidos nessas operações, inclusive no Brasil.

A seguir será discutido um caso concreto em que, possivelmente, uma maior atenção na regulamentação brasileira com relação a esse tipo de transporte poderia já o ter solucionado, ou, possivelmente, até mesmo evitado diversas consequências.

cleats suitable for cattle; be fitted with a closing arrangement at the point of entry to the ship; and be free of any protrusions.

⁴⁹ Tradução livre do autor: The height of the tide at the berth should be considered when planning loading or unloading, as this will affect the gradient of the ramp. The dock surface should be level with the floor of the vehicle that the animals are being unloaded from.

3. O NAUFRÁGIO NO PORTO DE VILA DO CONDE

A seguir, é analisado o naufrágio com carga viva ocorrido no Porto de Vila do Conde, no estado do Pará, o qual foi amplamente divulgado na mídia nacional e internacional. Ressalta-se que este acidente, para fins dessa pesquisa, deve ser visto como ponto de partida para a constatação da necessidade de melhoria no âmbito normativo brasileiro sobre o tema abordado, conforme já trazido no capítulo anterior.

Dessa forma, instaurou-se a Investigação de Segurança de Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM), em cumprimento ao disposto no Código de Investigação de Acidentes Marítimos *International Maritime Organization* (IMO)⁵⁰, a qual resultou no Relatório de Investigação de Segurança⁵¹ da Diretoria de Portos e Costas (DPC), da Marinha do Brasil, emitido em 06 de outubro de 2015.

3.1 Informações iniciais sobre o incidente

A partir das informações presentes no Relatório da DPC (2015, p. 04), verifica-se que em 02 de outubro de 2015 o navio HAIDAR atracou ao Porto de Vila do Conde, localizado na cidade de Barcarena-PA e administrado pela Companhia Docas do Pará (CDP), com a finalidade de embarcar 5.000 (cinco mil) bois vivos destinados à Venezuela (DPC, 2015, p. 04 e 18).

A referida carga seria exportada pela empresa Minerva S.A, a qual forneceu todas as informações exigidas, como o peso médio da carga a ser transportada. Tal indicação possuía relevância para que o responsável pela estruturação do plano de embarque, no caso o comandante do navio, o elaborasse com detalhamento específico para garantir a segurança do embarque (DPC, 2015, p. 04 e 12).

⁵⁰ Tradução livre do autor: Organização Marítima Internacional (OMI)

⁵¹ Documento público disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/diian/relatorios-de-investigacao-de-seguranca-dos-acidentes-e-incidentes-maritimos>

Dessa forma, após a autorização da CDP, autoridade portuária⁵², o procedimento de embarque iniciou-se por volta das 16h do dia 03 de outubro, consistindo primeiramente na alocação de 90 (noventa) toneladas de fardos de feno e 50 (cinquenta) toneladas de fardos de arroz, os quais se destinavam-se à alimentação dos bois no curso da viagem (DPC, 2015, p. 18).

Após a conclusão desta primeira etapa, iniciou-se o embarque dos bovinos vivos, procedimento que continuou durante os 2 (dois) dias subsequentes. Porém, na madrugada do dia 06 de outubro a embarcação sofreu um adernamento, ou seja, inclinação, o que levou o comandante a determinar a paralisação do embarque dos bovinos por volta das 6:30h, quando já estavam embarcados cerca de 4.900 (quatro mil e novecentos) bois (DPC, 2015, p. 19).

Segundo informações juntadas na Ação Civil pública (ACP) nº 0028538-38.2015.4.01.3900, ajuizada em dezembro de 2015 pelo MPF, Ministério Público do Estado do Pará (MPPA), Defensoria Pública do Estado do Pará e Procuradoria Geral do Estado do Pará, que tramita na 9ª Vara Federal da Seção Judiciária do Estado do Pará e que trata do referido acidente, o adernamento do navio se acelerava cada vez mais, fato que foi agravado em razão do gado que já estava dentro do navio ter se deslocado para o lado inclinado (MPF, 2015, p. 03).

A partir disso, soou o alarme para que a tripulação deixasse a embarcação, procedimento que foi possível ocorrer em segurança, sem qualquer registro de danos pessoais⁵³. Todavia, logo após o ocorrido, a água veio à adentrar e a embarcação afundou totalmente por volta das 10:30h do mesmo dia.



⁵² Neste momento, conforme afirma a página oficial da Secretaria Nacional de Portos do Brasil (2015, p.01), é suficiente o entendimento da autoridade portuária como a empresa gestora das operações nos portos organizados. O conceito é detalhado posteriormente (tópico 2.4.4).

⁵³ Danos pessoais devem ser interpretados como danos corporais sofridos por pessoa, inclusive lesões, morte ou invalidez (YRD, 2012, p. 01).

Imagem 4: às 07:20h NM Haidar adernado para cima do cais
 FONTE: <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/diian/relatorios-de-investigacao-de-seguranca-dos-acidentes-e-incidentes-maritimos>



Imagem 5: às 08:49h NM Haidar adernado e escapou da área do cais
 FONTE: <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/diian/relatorios-de-investigacao-de-seguranca-dos-acidentes-e-incidentes-maritimos>

Dessa forma, ainda segundo informações retiradas dos documentos juntados na ACP supracitada, e que serão detalhados posteriormente (tópico 2.2), o local do sinistro apresentou grande quantidade de óleo bruto no mar, este limitado, inicialmente, pelas boias de contenção.

Ainda, observa-se que das 4.500 (quatro mil e quinhentas) cabeças de gado que já haviam sido embarcadas, aproximadamente 3.900 (três mil e novecentas) ficaram presas no interior da embarcação naufragada, enquanto a expressiva maioria foi morta por afogamento e remanesceu, inicialmente, flutuando no mar.

3.2 O navio mercante Haidar: características

A partir da análise do Relatório de Investigação de Segurança da DPC (2015, p. 12), verifica-se que o navio Haidar procedente da cidade de Misrata, na Líbia, com número de identificação IMO: 9083067⁵⁴ e de bandeira⁵⁵ libanesa.

O Navio Mercante Haidar foi construído para realizar transporte de contêiner em 1994 e somente após, em 2015, fora convertido para o transporte de carga viva, prática recorrente do setor naval, conforme tratado no capítulo anterior dessa pesquisa. Após sua

⁵⁴ Número identificativo de navios criado pela IMO e visa identificar individualmente cada navio. É vinculado de forma definitiva ao casco, independentemente de possíveis mudanças de bandeira, nome ou de proprietário. Ainda, o Número IMO é obrigatório para navios de carga com arqueação bruta a partir de 300 (trezentos) gt e navios de passageiros a partir de 100 (cem) gt (SANTOS, 2014, p. 01).

⁵⁵ “O Estado de bandeira de um navio comercial, define-se como o Estado em cujas leis o navio está registrado ou licenciado” (SARDINHA, 2013, p. 04).

reconstrução e antes do acidente, foram efetuadas 3 (três) viagens com a capacidade total de carga (DPC, 2015, p. 12).

Na reconstrução do navio foram instalados 8 (oito) conveses para carga e locais específicos para o armazenamento de ração e feno. Além disso, os tanques de água de lastro passaram a ser utilizados como tanques para armazenamento de água potável para servir aos animais transportados (DPC, 2015, p. 12).

Conforme a plataforma *Marine Traffic*⁵⁶, onde é possível consultar informações a respeito de todos os navios registrados ao redor do mundo, tem-se a tonelagem Bruta de 5.026 t (cinco mil e vinte e seis), além de porte bruto de 6.419 t (seis mil quatrocentos e dezenove), comprimento de 116, 96 m (cento e dezesseis metros e noventa e seis centímetros) e largura de 18 m (dezoito metros). O status atual do navio consta como desativado ou perdido.

Ainda conforme o Relatório supracitado (DPC, 2015, p. 12), após a reconstrução do NM HAIDAR, este passou a ser destinado à navegação de longo curso e ter capacidade para transportar cerca de 5.000 (cinco mil) cabeças de gado, com peso médio de 500 kg (quinhentos) cada.

3.2.1 Condições do navio antes do acidente

No dia 02 de outubro de 2015 (um dia anterior ao início do embarque da carga), os Inspectores Navais da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) realizaram a inspeção do navio, que estava atracado por bombordo⁵⁷ no berço 302 do porto de Vila do Conde (DPC, 2015, p 14).

Ainda conforme o Relatório da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil (2015, p. 14), o navio encontrava-se em condições adequadas de flutuação e de estanqueidade⁵⁸, além de estar com seus equipamentos como de navegação, comunicação, salvatagem e combate a incêndio conforme o que é exigido.

Logo, observa-se que foi autorizado o carregamento, haja vista que o navio estava em conformidade com as condições básicas exigidas, naquele momento, no que tange aos procedimentos de segurança para atracar e realizar o embarque da carga.

⁵⁶ Plataforma pública disponível em: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5763689/mmsi:-9083067/vessel:HAIDAR>

⁵⁷ Lado direito do barco olhando para a proa. Bordo à direita do rumo da embarcação (EBOAT, 2018, p. 02).

⁵⁸ Estanque é a capacidade do navio não permitir a entrada de água em seus compartimentos (EBOAT, 2018, p. 01).

3.2.2 Condições do navio após o acidente

No dia 06 de outubro de 2015, aproximadamente às 08:50h, o navio iniciou o processo de naufrágio na área do berço em que estava atracado, tombado totalmente para bombordo, com a área da amura⁵⁹ de boreste⁶⁰ ainda emersa, mas com o restante submerso. Todavia, poucas horas depois do mesmo dia, o navio afundou e restou totalmente submerso (DPC, 2015, p. 14).

O navio, todavia, não deixará de ser considerado como um navio para tornar-se carcaça simplesmente pela ocorrência do naufrágio, como afirma Herez Santos (2003, p. 03):

Assim como o moribundo não deixa de ser homem enquanto houver chances clínicas de se o restabelecer, também a embarcação encalhada ou naufragada não deixará de ser considerada como tal enquanto o proprietário estiver envidando esforços para a salvar, e, assim, continuar a explorá-la, haja visto que, à guisa de exemplo, nada impede que uma embarcação soçobrada possa vir a reflutuar.

Atualmente, todavia, a plataforma *Marine Traffic* (2018, p. 01) já classifica o navio Haidar como desativado, partindo-se do pressuposto que, após mais de 3 (três) anos naufragado, não existe a possibilidade do navio voltar a exercer suas funções.

em novembro de 2018, o navio permanece submerso no berço do porto de Vila do Conde, o que impede, inclusive, que este seja utilizado para atracação de outros navios. Isso ocorre apesar de um acordo já homologado em fevereiro de 2018 (detalhado no tópico 2.6), que determina que caberá à Companhia Docas retirar o navio e dar destinação a ser definida pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental do Pará (PIRES, 2018, p. 02).

3.3 Consequências do acidente

O naufrágio do navio mercante HAIDAR no porto de Vila do Conde (PA), foi comunicado à Capitania dos Portos somente por volta das 8:00h do dia 06 de outubro de 2015, apesar do adernamento ter se iniciado por volta das 6:30h. O acidente, todavia, não registrou pessoas feridas, mas os danos ambientais e econômicos causados foram significativos (DPC, 2015, p. 21).

Dentre as consequências, estão a interdição de praias, a impossibilidade de pescadores exercerem seu sustento, o mau cheiro e riscos à saúde da população devido à

⁵⁹ Amura é o punho por onde se prende uma vela na linha longitudinal do barco (EBOAT, 2018, p. 01).

⁶⁰ O lado direito da embarcação (EBOAT, 2018, p. 01).

contaminação da água e dos peixes. Além disso, houve grande impacto econômico para o Estado no que tange à diminuição de movimentação no porto local, haja vista que as exportações de bois vivos foram suspensas, enquanto o porto de Vila do Conde era considerado o 3º (terceiro) maior exportador de boi vivo no Brasil (G1, 2018, p. 01).

Segundo o relatório da DPC (2015, p. 21), ocorreu o vazamento ao mar de aproximadamente 357 m³ (trezentos e cinquenta e sete metros cúbicos) de óleo combustível pesado, além de óleo diesel e óleo lubrificante que encontravam-se armazenados nos tanques. Já ACP (MPF, 2015, p. 04) que discute o assunto, indica a contaminação por aproximadamente 700.000 ℓ (setecentos mil litros) desse resíduo oleoso.

Dessa forma, o referido vazamento de óleos ocasionou a poluição de uma extensa área da baía do Marajá, praias das vilas de Itupanema, Conde e Beja (DPC, 2015, p. 21), em conjunto com outros resíduos também decorrentes do naufrágio, como o feno que destinava-se à alimentação dos animais durante o transporte e já havia sido embarcado (O'BRIEN'S, 2016, p. 02).

Ademais, dentre aproximadamente 4.500 (quatro mil e quinhentos) animais que já haviam embarcados no navio, pelo menos 3.900 (três mil e novecentos) ficaram presos no interior da embarcação naufragada e vieram a se afogar. Ainda, indicam os dados que apenas uma média de 30 (trinta) animais foram resgatados com vida, enquanto os remanescentes, que conseguiram deixar a embarcação, se afogaram na tentativa de fuga ou foram furtados por embarcações locais (O'BRIEN'S, 2016, p. 02).

Dessa forma, fora colocada uma barreira de contenção, para evitar que os resíduos se dissipassem ao mar. Todavia, pela vasta quantidade de gado morto que flutuava, este exerceu força contra a barreira e esta veio a se romper, o que veio a ocasionar a chegada das carcaças de gado e de óleo a diversas áreas da região, causando poluição hídrica da baía do Marajá, além das praias das vilas de Itupanema, Conde e Beja e poluição do ar de todas estas áreas (O'BRIEN'S, 2016, p. 02).



Imagem 6: carcaças de bois misturadas a óleo e feno
 FONTE: <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/documentos/2015/acao-civil-publica-impactos-naufragio-do-navio-haidar-em-barcarena-pa-1/view>

Assim, no dia 13 de outubro foram evidenciadas manchas de óleo e vísceras provenientes dos animais mortos deslocando-se em direção à praia de Vila do Conde e de Beja, além dos rios Arapiranga, Guajará de Beja, Jarumã e Campompema (O`BRIEN`S, 2016, p. 02).

Dessa forma, conforme notícia e relatos trazidos pelo portal G1 em abril de 2016, a contaminação trazida pelas carcaças de bovinos, além do óleo, afetou gravemente a população local, que foi obrigada a conviver com o odor ruim do material em decomposição, além da contaminação dos peixes e da água (SÓTER; YURI, 2016, p. 01).



Imagem 4: carcaças de bois se espalharam por rios e praias da região após naufrágio.
 FONTE: <http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2016/04/apos-6-meses-de-naufragio-navio-e-bois-ainda-estao-submersos-no-pa.html>

A partir disso, resta claro o sofrimento da população com as consequências do acidente, onde pescadores locais afirmam que antes pescavam cerca de 5 kg (cinco quilos) de camarão diariamente, e após o naufrágio não conseguiam mais nada. Além dos comerciantes localizados às margens da praia do Conde, que também tiveram grave declínio nas vendas e alegam que “é possível encontrar manchas de óleo na praia e resíduos das carcaças de boi pela praia, e a indefinição sobre a liberação das praias afasta os possíveis clientes.” (SÓTER; YURI, 2016, p. 01).

Ainda, moradores das proximidades alegam que o odor torna impossível se utilizar da água para consumir ou realizar a higiene pessoal como faziam antes. “Segundo o MPF, foram registrados 113 (cento e treze) atendimentos médicos de moradores com sintomas causados pelos odores. Com as águas poluídas, e já sem a doação de água mineral por parte do poder público, moradores bebem água de poço, por vezes com forte mau cheiro” (SÓTER; YURI, 2016, p. 01).

Porém, além disso, conforme o relatório da DPC (2015, p. 23), também houve danos materiais no porto, onde o NM HAIDAR “causou avarias em 11 (onze) estacas do píer 302, avarias nas áreas de concreto das cabeças das estacas, avarias em 04 defensas, onde duas foram sacadas e duas foram danificadas”.

As consequências no porto não se encerram naqueles danos materiais citados, mas ainda, no que tange ao berço que permanece interditado (até outubro de 2018), o que faz com que não ocorra movimentação de carga e traz graves prejuízos ao setor de exportação do estado do Pará (SÓTER; YURI, 2016, p. 01).

3.4 Medidas tomadas durante e após o acidente

Após a tripulação abandonar o NM HAIDAR por determinação do comandante, estes tentaram restabelecer a estabilidade com procedimentos como equilibrar o peso do feno e da carga, além de cortar as varandas dos currais. Todavia, nenhum destes procedimentos tiveram resultados satisfatório (DPC, 2015, p. 20).

Conforme já foi trazido no tópico anterior (2.2), a fim de conter a poluição, a administração do porto providenciou a instalação das barreiras de contenção, que foram lançadas ao redor do local do naufrágio, visando o controle e posterior recolhimento do óleo por meio de bombas (DPC, 2015, p. 20), o que seria realizado por empresa especializada em operações subaquáticas, contratada pela CDP (O'BRIEN'S, 2016, p. 03).

Porém, a medida foi insuficiente, haja vista que no dia 12 de outubro a pressão exercida sob a barreira pelas carcaças dos bois que estavam em flutuação na água, fez com que esta se rompesse, permitindo que se dissipasse o óleo vazado e as carcaças mortas que ali boiavam (O'BRIEN'S, 2016, p. 03).

Assim, conforme o relatório unificado elaborado pela empresa Witt O'Briens para a Minerva S.A (2016, p. 03), a CDP acionou a empresa Cidade Limpa Ambiental para remover as carcaças que ainda encontravam-se em flutuação e realizar a limpeza das praias.

As carcaças retiradas foram enterradas em um aterro nas proximidades da CDP, o qual foi construído em carácter emergencial e especialmente para atender a essa demanda, conforme determinado pela Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará (SEMAS) (O'BRIEN'S, 2016, p. 04).

Ainda, observa-se que o armador do navio acionou o Seguro P&I, o qual contratou a companhia alemã *Mammoet Salvage* para planejar e executar as operações de manejo da carga morta e remoção do óleo que permanecia nos tanques do navio e do mar (DPC, 2015, p. 20).

Todavia, o NM HAIDAR não estava dotado de apólice de seguro P&I com cláusula específica de remoção de destroços, apesar desta não ser compulsória, haja vista que o Brasil também não ratificou a Convenção Internacional de Nairobi (2007), sobre remoção de destroços, assunto que é abordado no tópico 2.6.1 dessa pesquisa (DPC, 2015, p. 20-21).

Assim, até hoje não houve contratação de nenhuma empresa específica para tratar do processo de reflutuação do NM HAIDAR ou retirada dos destroços deixados após o naufrágio, que permanecem ao fundo do mar, na área do berço em que estava atracado no porto (DPC, 2015, p. 20).

3.5 Figuras envolvidas na operação portuária

A partir da análise do naufrágio no porto de Vila do Conde, Barcarena (PA), verifica-se que há uma série de figuras envolvidas em toda a operação. Dessa forma, a seguir será definido cada uma dessas, para que, posteriormente, seja discutida a resolução do acidente e como cada um foi responsabilizado.

3.5.1 O porto de Vila do Conde

Tem-se que o porto de Vila do Conde é tido como um porto público, o que o diferencia dos terminais portuários privados, “pois estão sujeitos a regimes jurídicos diferentes, uma vez que o porto público (porto organizado) tem concessão de uso por via licitatória, no arrendamento e o terminal privado é concedido por outorga de autorização” (ESTANISLAU, 2011, p. 01).

Ainda, a área do porto organizado de Vila do Conde está localizada à margem direita do rio Pará, em Ponta Grossa, no município de Barcarena (PA), é administrado pela Companhia Docas do Pará (tópico 2.4.2) e compartilha o canal de acesso com o porto de Belém (STEIN, 2002, p. 175).

Conforme afirma a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) (2018, p. 01):

A área atual do porto é de 3,75 milhões m² constituída de vias de tráfego asfaltadas e iluminadas. Dispõe de três instalações acostáveis distintas: Terminal de Múltiplo Uso 1 – TMU-1 destinado à atracação de navios, Terminal de Graneis Líquidos – TGL destinado a atracação de navios e barcas e Terminal Rodo-fluvial destinado a atracação com barcas, um armazém coberto com 7,5 mil m² e pátio externo com 13 mil m², 4 silos com capacidade de 13,5 mil toneladas, 2 outros armazéns de 7,5 mil m², 4 tanques de armazenamento de graneis líquido e 2 pátios para graneis e cargas gerais com áreas de 20 e 25 mil m². Os terminais particulares são Ipiranga Produtos de Petróleo-IPP, Alubar, Yara Brasil Fertilizantes, Convicon. O porto dispõe de 2,4 mil m de cais, divididos em 10 berços e dois pontos de atracação, todos de uso público. Sua vocação é a operação com graneis minerais, registrando com isso suas maiores movimentações, tendo ainda os graneis agrícolas, líquidos, carga viva, carga geral e contêineres.

Assim, a Lei nº 12.815/2013 traz em seu Art. 2º, as definições de porto organizado, área do porto organizado e instalação portuária:

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se: I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária; II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado; III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário (BRASIL, 2013).

Diante disso, resta claro que o porto de Vila do Conde é um porto organizado e possui competência quanto à sua administração, o que será analisado no tópico a seguir.

3.5.2 Autoridade portuária

Conforme o Art. 17 da Lei nº 12.815/2013, “a administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado”. Assim, em seu parágrafo 1º, esse mesmo artigo preceitua as competências da administração do porto organizado, denominada de autoridade portuária, dentre elas:

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária: I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão; (...) VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente; VII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto; (...) X - suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário (BRASIL, 2013).

De antemão, importante ressaltar, principalmente, o que descrito no inciso VII do artigo supracitado, o qual dispõe a respeito da “remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto”. Argumento que serviu de embasamento para o que foi decidido na resolução do incidente com o navio HAIDAR em Vila do Conde e é exposto no tópico 3.6 da presente pesquisa.

Ademais, a Resolução ANTAQ nº 3.274/2014⁶¹, dispõe no Capítulo IV a respeito das atribuições da autoridade portuária, onde afirma que “a Autoridade Portuária deve orientar sua atuação para a racionalização e otimização do porto organizado, garantindo a livre concorrência e tratamento isonômico aos usuários, aos arrendatários, aos autorizatários e aos operadores portuários, dentro de seus respectivos segmentos” (Art. 5º).

Sendo assim, tem-se como autoridade portuária do porto de Vila do Conde a Companhia Docas do Pará (CDP), onde dentre suas responsabilidades estão a de exploração, representação e administração do porto desse porto, além dos portos de Belém, Santarém, Altamira, Itaituba, Óbidos, São Francisco e Marabá e o Terminal Petroquímico de Miramar e do Terminal Portuário de Outeiro (CDP, 2018, p. 01).

Além disso, conforme informações presentes no Estatuto Social da Companhia Docas do Pará⁶² (2014), no Art. 4º, que destina-se a apresentar a competência desse órgão, estão descritas as seguintes:

⁶¹ Que aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.

⁶² Documento público disponível em:

<https://www.cdp.com.br/documents/10180/20867/2014+%2803+Abril%29/219fecc1-b00c-4490-bf41-035e614b331b>

Captar, em fontes internas ou externas, recursos a serem aplicados na execução de seu objeto; Participar, como sócio ou acionista, de outras entidades, públicas ou privadas; Promover a realização de estudos, planos e projetos de construção, ampliação, melhoramento, manutenção, e operação dos portos e instalações portuárias, sob sua administração; Promover a realização de obras e serviços de construção, ampliação e melhoramento dos portos e instalações portuárias, sob a sua administração; Promover a realização de obras ou serviços de defesa de margens e costa e de fixação de dunas, desde que necessários à proteção dos portos ou de seus acessos; Promover a retirada de cascos e outros objetos submersos que obstruam ou impeçam a navegação nos portos ou em seus acessos; Fiscalizar a administração e exploração dos terminais privativos localizados na área do porto organizado (Art. 4º).

Diante disso, no que tange ao naufrágio do navio HAIDAR, observa-se que a Companhia Docas do Pará deveria estar preparada para combater a poluição decorrente das atividades desenvolvidas no Porto, bem como possuir um plano de emergência individual (PEI), conforme estabelecem a nº Lei 9.966/2000⁶³, o Decreto nº 4.136/2002⁶⁴, a Resolução nº 398/2008⁶⁵ do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) e a Resolução ANTAQ nº 3.274/2014 (MPF, 2016, p. 51).

3.5.3 Operador portuário

A Lei nº 12.815/13, conhecida como Lei dos Portos, em seu artigo 2º, XIII, define o operador portuário como a “pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado”.

Diante disso, o Art. 28 traz as situações em que é obrigatório a presença do operador portuário:

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:
 I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;
 II - de embarcações empregadas:
 a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;
 b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

⁶³ 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 (vide Decreto nº 4.136, de 2002).

⁶⁴ Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000, e dá outras providências.

⁶⁵ Dispõe sobre o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração.

- c) na navegação interior e auxiliar;
- d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e
- e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheio;
- III - relativas à movimentação de:
 - a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;
 - b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e
 - c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e
- IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Verifica-se, diante disso, que o rol de atividades atribuídas é extenso, logo, este poderá ter que responder perante certos eventos, conforme o Art. 26 da mesma Lei, que dispõe essas hipóteses, quais sejam:

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

- I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;
- II - o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;
- III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte; (...)

No caso em questão, a empresa *North Trading Operadora Portuária Ltda* era quem realizava a operação dos bovinos no NM HAIDAR (DPC, 2015, p. 12), diante disso, admite-se a discussão quanto a caber a ela a remoção dos destroços, haja vista o artigo supracitado.

3.5.4 Armador

Como armador, a Lei nº 9.537/97, em seu Art. 2º, III, afirma ser a “Pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, presta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta”.

José Candido Sampaio de Lacerda (1984, p. 69) traz que armador é “aquela pessoa que arma o navio, isto é, no sentido jurídico, que providencia o provimento de uma embarcação e também a explora comercialmente, seja em serviços de transportes, seja nos serviços de pesca, ou nos de reboque, etc”.

No caso supracitado, a empresa *Tamara Shipping* era tida como armador-locatário e a *Sleiman Co & Sons* proprietário do navio (DPC, 2015, p. 12). Ou seja, através da formalização de contrato de locação, a segunda cedeu a embarcação à primeira (SANTOS, 2003, p. 03). Dessa forma, quando se trata de um armador-locatário, os proprietários da embarcação abdicam da gestão náutica da embarcação, bem como das atividades empresariais

desta e deixam as funções a cargo do outro contratante (VIANNA; MARQUES, 2018, pg. 31).

3.5.5 Exportador (proprietário da carga)

A Empresa Minerva S/A é a proprietária da carga que naufragou juntamente com o NM HAIDAR, no porto de Vila do Conde em Barcarena (PA), ou seja, “a dona dos 5.000 (cinco mil) bovinos que seriam transportados pelo armado para a Venezuela, auferindo lucros com essa atividade comercial” (MPF, 2016, p. 48).

Sendo assim, apesar de a Minerva ser mera dona da carga que seria transportada, a qual também sofreu os danos do incidente ocorrido, isso não isenta a possível responsabilização desta para realizar a retirada dos destroços, haja vista que elegeu terceiro para desempenhar a tarefa de transportar sua carga (MPF, 2016, p. 48).

3.5.6 Agente marítimo

O agente marítimo atua como representante do armador perante determinado porto (VIANNA; MARQUES, 2018, pg. 34). As funções desse agente marítimo vão desde auxiliar na armação, como na requisição de práticos, até o auxílio no próprio transporte marítimo, como no despacho das mercadorias (GIBERTONI, 2005, p. 125). No caso do Navio Mercante HAIDAR, o agente marítimo era a empresa Global Agência Marítima Ltda (DPC, 2015, p. 20).

3.5.7 Segurador

O contrato de seguro, de acordo com o autor César Fiúza (2002, p. 100), é “o contrato pelo qual uma das partes, o segurador, se obriga para com a outra, o segurado, mediante recebimento de prêmio, a indenizá-la, ou a terceiros, de prejuízos resultantes de riscos futuros e incertos, mas previsíveis.”

José Sampaio de Lacerda (1984, p. 279) explica que, no direito antigo, o seguro marítimo era o único tipo de seguro existente. Dessa forma, os contratos de seguro como são conhecidos atualmente, quais cobrem diversos riscos, inclusive aqueles que envolvem os desastres terrestres, somente passaram a existir após o século XIX.

Sendo assim, devido ao fato dos armadores e exportadores viverem constantemente com os riscos da navegação, estes foram os primeiros a sentir a necessidade de criar uma instituição que os resguardasse dos vários infortúnios que sofriam frequentemente (LACERDA, 1984, p. 279).

Dessa forma, resta claro que as atividades no transporte marítimo “normalmente estão submetidas a grandes riscos, os quais, caso materializados, podem resultar em prejuízos extraordinários, que nem sempre são passíveis de absorção pelas reservas financeiras das empresas envolvidas” (VIANNA; MARQUES, 2018, p. 104). Devido a isso, a relevância da existência dos seguros marítimos.

No caso do NM HAIDAR, que naufragou no porto de Vila do Conde em outubro de 2015, a embarcação contava com a cobertura de um seguro do tipo P&I (*Protection and Indemnity*⁶⁶), firmado com a empresa AL-BAHRIAH, com sede em Beirute, no Líbano (MPF, 2015, p. 03).

Godofredo Vianna e Lucas Marques (2018, p. 113) afirmam que os Clubes P&I são “associações formadas pelos próprios armadores/operadores e afretadores, que têm como escopo o seguro mútuo dos riscos não abrangidos pelas apólices securitárias convencionais”. Ainda, trazem que esses Clubes “visam proteger os interesses e responsabilidades das empresas envolvidas na exploração dos navios, não contendo qualquer fim lucrativo”.

Logo, o tipo de cobertura exercida pelos Clubes P&I, não se confunde com um contrato de seguro comum, onde este primeiro “consiste na contribuição de todos os membros em determinado prejuízo suportado por apenas um”. Assim, o Clube P&I atua apenas como o administrador dos fundos (FGV, p. 114).

Sendo assim, o NM HAIDAR, apesar de possuir seguro P&I, o que auxiliou em procedimentos como o de salvação da carga que caiu ao mar, este não possuía uma cláusula específica de remoção de destroços, logo, o seguro não se responsabilizou no que tange à reflutuação ou retirada dos destroços do naufrágio (DPC, 2015, p. 20-21).

O tópico a seguir irá tratar a respeito da Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços, a qual o Brasil não é signatário e também não possui regulação específica quanto ao tema, um dos fatores pelo qual o NM HAIDAR permanece submerso no porto de Vila do Conde até os dias atuais.

⁶⁶ Tradução livre do autor: Proteção e Indenização

3.6 Resolução do acidente

Apesar do naufrágio do navio HAIDAR ter ocorrido em outubro de 2015, foi apenas em fevereiro de 2018 que o caso teve um desfecho, onde as partes firmaram um acordo, que pôs fim à discussão judicial que tratava do caráter indenizatório e administrativo (PIRES, 2018, p. 01).

Em primeiro plano, conforme informações do Diário Oficial, referente ao processo nº 0135840-69.2015.814.0008⁶⁷, do Tribunal de Justiça do Pará (TJPA), ainda à época do acidente, verificou-se que o porto de Vila do Conde não possuía um plano de contingência para dar as diretrizes de como agir perante o cenário do ocorrido.

Devido a isso, as consequências agravaram-se e o porto foi interditado até que a Companhia Docas do Pará aprovasse um plano de contingência, conforme decisão em segunda instância do processo supracitado:

(...) Decreto a interdição do porto de Vila do Conde, Barcarena/PA, até que a COMPANHIA DE DOCAS DO PARÁ S/A - CDP, elabore, aprove e apresente neste processo um PLANO DE CONTINGÊNCIA, PPRA, para o porto em questão e que é exigido pela legislação vigente. Bem como, construa uma estrutura tecnicamente adequada para embarque de cargas vivas em navios, que deve ser aprovada pelos órgãos competentes e ainda um espaço de apoio para manutenção de animais dentro da estrutura do porto, antes de serem embarcados. Tudo para que se evite nova tragédia (...) (Processo nº 0135840-69.2015.814.0008, TJPA).

Em segunda instância, todavia, determinou-se a liberação das atividades do porto. Porém, não abrindo mão do dever da CDP aprovar um Plano de Controle de Emergência (PCE)⁶⁸, bem como um Plano de Emergência Individual (PEI)⁶⁹ e um Plano de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA)⁷⁰ para o cenário de acidentes que envolvam carga viva.

⁶⁷ Documento público disponível em: <http://www.tjpa.jus.br/CMSPortal/VisualizarArquivo?idArquivo=464984>

⁶⁸ 2.9.1 Regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários (NR 29).

⁶⁹ Art. 4º O Plano de Emergência Individual deverá garantir no ato de sua aprovação, a capacidade da instalação para executar, de imediato, as ações de respostas previstas para atendimento aos incidentes de poluição por óleo, nos seus diversos tipos, com emprego de recursos próprios, humanos e materiais, que poderão ser complementados com recursos adicionais de terceiros, por meio de acordos previamente firmados (Resolução CONAMA nº 398/2008).

⁷⁰ 9.1.1 Esta Norma Regulamentadora - NR estabelece a obrigatoriedade da elaboração e implementação, por parte de todos os empregadores e instituições que admitam trabalhadores como empregados, do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA, visando à preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e conseqüente controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, tendo em consideração a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais (NR 9).

9.1.2 As ações do PPRA devem ser desenvolvidas no âmbito de cada estabelecimento da empresa, sob a responsabilidade do empregador, com a participação dos trabalhadores, sendo sua abrangência e profundidade dependentes das características dos riscos e das necessidades de controle (NR 9).

Dessa forma, determinou-se que o armador e o proprietário (*Tamara Shipping e Husein Sleiman*), a dona da carga (Minerva S.A), a autoridade portuária do porto de Vila do Conde (Companhia Docas do Pará) e a operadora portuária (*Noth Trading*) teriam que pagar, separadamente, um montante total de R\$13,7 milhões (treze milhões e setecentos mil reais) a título de indenização, destinada a custear o fundo de projetos para as comunidades dos municípios afetados e às famílias atingidas (PIRES, 2018, p. 01).

Assim, conforme é possível observar no acordo firmado , os valores foram divididos conforme a atuação e a responsabilidade de cada uma das figuras envolvidas no caso. Ressalta-se que o agente marítimo foi considerada ilegítimo, assim como o porto de Vila do Conde e a empresa seguradora, onde não precisaram arcar com nenhuma sanção (2018, p. 05-06).

Dessa forma, a partir da análise do acordo homologado pela 9ª Vara Federal da Seção Judiciária do Pará, no processo sob o nº 35481-71.2015.4.01.3900, o armador-locatário (*Tamara Shipping*) e o proprietário do navio (*Husein Sleiman*) foram considerados como um único demandado, respondendo solidariamente pela cota de R\$ 4.500.000,00 (quatro milhões e quinhentos mil reais) (2018, p. 06).

Ainda nos termos do acordo, afirmou-se que todas as ações ajuizadas pela Defensoria Pública da União e do Estado do Pará, além dos Ministérios Públicos Federal e do Estado do Pará seriam extintas, haja vista que tratavam-se do mesmo objeto. Caso assim não fosse determinado, os pedidos já cumulavam em mais de R\$71,5 milhões (setenta e um milhões e quinhentos mil reais) (PIRES, 2018, p. 01).

Por fim, determinou-se, quanto à retirada do navio naufragado, qual caberá à Companhia Docas do Pará dar a destinação, que será definida pela Capitania dos Portos da Amazônia Oriental do Pará. Ainda, coube à Minerva realizar o monitoramento ambiental do local onde os animais vítimas do naufrágio foram enterrados (PIRES, 2018, p. 01).

Dessa forma, é possível observar a morosidade para que se chegasse à uma resolução do caso, desde questões como responsabilidade de indenizar, bem como de obrigação de fazer para retirada dos destroços do navio e das carcaças de gado.

Isso ocorreu pelo fato de que o tema do transporte de carga viva por navios ainda não possuía regulação específica e detalhada no Brasil. Logo, o cenário portuário brasileiro viu o acidente com o navio HAIDAR no porto de Vila do Conde como um incentivo para a criação de uma regulação.

Portanto, no capítulo a seguir, é feita uma breve análise de como vem sendo regulado o transporte de carga viva por navios no Brasil e, ainda, as medidas que possivelmente poderiam ser tomadas para evitar acidentes como o que fora aqui discutido.

4. ANÁLISE DA REGULAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGA VIVA POR NAVIO NO BRASIL

Conforme já foi visto no capítulo anterior, o acidente no porto de Vila do Conde chamou muita atenção da mídia e dos especialistas na área. O naufrágio, além de ser trágico por si só, ainda tratava-se de uma carga de bois vivos, quais mais de 4.000 (quatro mil) destes vieram a falecer afogados.

Diante disso, verifica-se que o acidente com o navio HAIDAR inspirou mudanças no que tange às operações com cargas vivas nos portos brasileiros, além de provar a necessidade de uma regulação adicional para o setor de exportação marítima de cargas vivas.

4.1 Princípio da precaução e prevenção de acidentes com a carga viva

Estes princípios serão analisados partindo-se do pressuposto em que deveriam ser adotados em momento anterior ao acidente, onde, se determinadas medidas de prevenção e precaução fossem adotadas, os prejuízos sofridos seriam significativamente amenizados.

Diante disso, o princípio da precaução foi estabelecido no princípio 15 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento de 1992 (p. 02) da seguinte maneira:

Com o fim de proteger o meio ambiente, o princípio da precaução deverá ser amplamente observado pelos Estados, de acordo com suas capacidades. Quando houver ameaça de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não será utilizada como razão para o adiamento de medidas economicamente viáveis para prevenir a degradação ambiental.

Notável, pois, que tal princípio pressupõe que caso exista dúvida ou incerteza quanto à segurança e consequências, “o operador do sistema jurídico deve ter como fio condutor uma postura precavida, interpretando os institutos jurídicos que regem tais relações sociais com a responsabilidade e a cautela que demanda a importância existencial dos bens jurídicos ameaçados” (SARLET, 2014, p. 164).

Sendo assim, têm-se que o princípio da precaução “recomenda um comportamento *in dubio pro ambiente*” (LEITE, 2015, p. 97). Já o princípio da prevenção, como afirma Nicolao e Costa Neto (2003, p. 72) “trabalha com os indicativos técnicos de iminência da produção do dano, certo definido, acenando a adoção de medidas preventivas, antes da consumação 'anunciada' do resultado prejudicial ao meio ambiente”.

Em outras palavras, “baseia-se em critérios de antecipação diante de um resultado certo, mas não querido” (LEITE, 2000, p. 48). Dessa forma, como traz Édis Milaré (2000, p. 103), percebe-se que a distinção entre os 2 (dois) princípios é de que, em suma:

(...) a prevenção trata de riscos ou impactos já conhecidos pela ciência, ao passo que a precaução se destina a gerir riscos ou impactos desconhecidos. Em outros termos, enquanto a prevenção trabalha com o risco certo, a precaução vai além e se preocupa com o risco incerto.

Diante disso e partindo da análise do caso apontado no capítulo anterior, onde o naufrágio do navio HAIDAR em outubro de 2015 veio a trazer consequências como o derramamento de 700.000 (setecentos mil) litros de óleo marítimo MF380, 90 (noventa) toneladas de fardos de feno, 50 (cinquenta) toneladas de fardos de arroz, e ademais, pereceram cerca de 4.500 (quatro mil e quinhentos) bovinos.

Logo, conforme também já foi visto, houve uma grave poluição ao meio marinho do local, além do impedimento das populações ribeirinhas de utilizarem a água para as suas necessidades básicas, em especial, prejudicando a atividade pesqueira.

Portanto, partindo da análise de que as exigências com relação ao transporte de carga viva por via marítima se intensificaram após o acidente, considera-se este como o fato gerador para as medidas que buscam prevenir a ocorrência de novos acidentes que possam acarretar danos irreparáveis.

4.2 Convenção de Nairobi sobre remoção de destroços (*wreck removal 2007*)

Em 2015 entrou em vigor a Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços (WRC 2007), foi idealizada a partir de uma conferência internacional realizada no Quênia em 2007, e assinada em 22 de abril de 2015 por 19 (dezenove) países. Todavia, até o presente momento, o Brasil não faz parte desse rol de signatários (CILLO, 2015, p. 01).

Segundo a Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Recursos Marítimos (DGRM) (2018, p. 01), a Convenção de Nairobi:

fornece, aos Estados Parte à Convenção, um quadro jurídico internacional para uma rápida e eficaz remoção de destroços de navios que podem ter o potencial de afetar de forma adversa a segurança de vidas humanas, bens e propriedades no mar, bem como o ambiente marinho.

Sendo assim, esta Convenção visa remover os destroços que acarretam ou possam vir a acarretar um perigo à navegação ou ao meio ambiente marinho e costeiro (MENDONÇA, 2014, p. 01) e, ainda, preenche uma lacuna existente no quadro jurídico internacional, haja vista que fornece o primeiro conjunto de normas para que se garanta a

remoção rápida e eficaz dos destroços localizados além do mar territorial (DGRM, 2018, p. 01).

Ainda nela é criada a figura do “Proprietário Registrado”, que é o responsável pelos custos da remoção dos destroços que impliquem risco ou obstáculo para a navegação ou que resulte em consequências para o ambiente marinho ou para a faixa costeira (DRE, 2018, p. 01).

A Convenção esclarece que é obrigatoriedade do Proprietário Registrado contratar um seguro ou outra garantia financeira, como um banco ou uma instituição financeira semelhante, que cubra os custos da remoção dos destroços (DRE, 2018, p. 01).

Essa Convenção também dispõe de uma cláusula que possibilita aos Estados signatários aplicarem certas disposições da Convenção de Nairobi ao seu próprio território, incluindo ao seu mar territorial (DGRM, 2018, p.01).

O Art. 10 trata da Responsabilidade do Proprietário, onde determina no parágrafo 1º que:

o proprietário registrado será responsável pelos custos de localização, sinalização e remoção dos destroços de acordo com os artigos 7, 8 e 9, respectivamente, a menos que o proprietário registrado prove que o acidente marítimo que provocou o destroço: (a) tenha resultado de um ato de guerra, de hostilidades, de guerra civil, de insurreição ou de um fenômeno natural de natureza excepcional, inevitável e irresistível; (b) tenha sido totalmente causado por um ato ou por uma omissão de uma terceira parte, com a intenção de causar danos; ou (c) tenha sido totalmente causado pela negligência ou por um ato errado de qualquer Governo ou de outra autoridade responsável pela manutenção de luzes ou de outros auxílios à navegação, no exercício daquela função.

Conforme o parágrafo 3º do Art. 10, todavia, “nenhuma reclamação relativa aos custos mencionados no parágrafo 1 poderá ser feita contra o proprietário registrado, a não ser de acordo como o disposto nesta Convenção”. Assim, o parágrafo 2º conclui que “nada do disposto nesta Convenção deverá afetar o direito do proprietário registrado de limitar a sua responsabilidade com base no regime nacional ou internacional aplicável”.

Já o Art. 11 da Convenção dispõe a respeito das excludentes de responsabilidade, em que afirma que:

O proprietário registrado não deverá ser responsável, com base nesta Convenção, pelos custos mencionados no Artigo 10, parágrafo 1 se, e na medida em que, a responsabilidade por tais custos conflitar com: (a) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, como emendada; (b) a Convenção Internacional sobre Responsabilidade e Compensação por Danos Relativos ao Transporte por Mar de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas, de 1996, como emendada; (c) a Convenção relativa à Responsabilidade de Terceiros no Campo da Energia Nuclear, de 1960, como emendada, ou a Convenção de Viena sobre Responsabilidade Civil por Danos Nucleares, de 1963, como emendada, ou a legislação nacional que rege ou que proíbe a limitação da responsabilidade por danos nucleares; ou (d) a Convenção

Internacional sobre Responsabilidade Civil por Danos Causados pela Poluição por Combustíveis de Navios, de 2001, como emendada.

Sendo assim, e diante todo o exposto, o fato do Brasil não ser signatário da referida convenção, fez com que a resolução do naufrágio no porto de Vila do Conde se tornasse ainda mais difícil, haja vista que não era sabido como e quem deveria realizar a operação de retirada de destroços do navio, conforme vem disposto nos supracitados Arts. 10 e 11.

4.3 Regulação no Brasil

Diante do ocorrido, as normas brasileiras que regulam a respeito do transporte de carga viva foram evidenciadas onde foi possível, inclusive, verificar o que ainda precisaria ser complementado para garantir efetividade na prática.

4.3.1 MAPA: Instrução Normativa nº 13 de 30 de março de 2010

O Ministério de Estado da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA) aprovou, com base no Decreto nº 5.741 de 30 de março de 2006, a Instrução Normativa nº 13 de 30 de março de 2010, que traz como anexo o Regulamento Técnico para Exportação de Bovinos, Búfalos, Ovinos e Caprinos Vivos, Destinados ao Abate. É de se observar que esta foi a primeira regulação no Brasil que trata do tema.

Conforme o Art. 1º, *caput* e parágrafo único, do Regulamento trazido pela Instrução Normativa (IN) nº 13/2010, este estabelece as normas de procedimentos básicos para a preparação de animais vivos, especificamente bovinos, búfalos, ovinos e caprinos destinados à exportação para abate imediato ou engorda para posterior abate.

Os referidos procedimentos presentes no Regulamento tratam da seleção dos estabelecimentos de origem, o transporte entre o estabelecimento de origem e os Estabelecimentos de Pré-embarque e destes para o local de saída do país, além do manejo nas instalações de pré-embarque e no embarque (Art. 1º, parágrafo único).

Sendo assim, os Arts. 2 e 3 regulamentam questões a respeito do estado de saúde do animal, que deve ser comprovado por meio de Certificado Zoossanitário Internacional regularmente expedido por Médico Veterinário ocupante do cargo de Fiscal Federal Agropecuário e, ainda, que atenda às normas exigidas pelo país importador.

Outrossim, os animais deverão ser importados em estabelecimentos que cumpram com as normas sanitárias vigentes e que garantam o bem-estar destes, conforme estabelecer o país que importa a carga (Art. 5). Permite, dessa forma, interpretação ampla no que tange aos países importadores que não estipulem nada a respeito do tema.

O Art. 6º ressalta a necessidade de os animais a serem exportados estarem devidamente identificados, seja individualmente ou por lote, de maneira que sejam facilmente relacionados ao local que se destinam. Ainda, conforme o Art. 31, animais de espécies diferentes não poderão ser exportados no mesmo curral.

O Art. 8º, por sua vez, já se preocupa com as fêmeas que sejam destinadas ao abate, que não poderão ser exportadas caso estejam prenhas, o que precisa ser comprovado mediante atestado negativo realizado nos 7 (sete) dias anteriores à exportação.

Já os Arts. 4º, 7º, 23 e 24 dispõem a respeito do transporte que ocorre da fazenda até o Estabelecimento Pré-Embarque (EPE) e, posteriormente, do EPE até o porto, e define que “os veículos transportadores devem atender aos requisitos para transporte de animais de forma segura e de acordo com os princípios de bem-estar animal”, como boas condições de limpeza (com produtos aprovados pelo MAPA) e de segurança, sem apresentar qualquer condição que possa vir a comprometer a sua saúde ou conforto.

A respeito do Estabelecimento Pré-Embarque (EPE), o MAPA preocupou-se em regulamentar haja vista que, conforme os Arts. 10 e 11, somente farão parte da Lista de Estabelecimentos de Pré-embarque Habilitados à Exportação aqueles previamente aprovados pelo MAPA, sendo que a referida aprovação deve ser solicitada à Superintendência Federal de Agricultura, Pecuária e Abastecimento (SFAs).

Assim, para que o Estabelecimento seja aprovado pelo MAPA “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” (Art. 14), além de dispor de algumas condições essenciais, como:

Art. 14. I - Revogado; II - alimentação de qualidade e na quantidade suficiente; III - currais, brete e tronco de contenção adequados ao manejo dos animais; IV - instalações individuais ou coletivas - estábulos ou pastos -, construídos de forma a assegurar que o estresse aos animais seja o mínimo possível durante o período de sua permanência; V - pastos com drenagem adequada e, no caso de instalações cobertas, drenagem e ventilação adequadas; VI - comedouros para os animais, em tamanho adequado e na quantidade necessária; VII - local para armazenamento de forragem e outros alimentos para os animais, quando necessário; VIII - instalações para o fornecimento de água limpa e de qualidade; IX - alojamento para os empregados do estabelecimento; X - acesso controlado para veículos e pessoas; XI - médico veterinário habilitado como Responsável Técnico (RT) para o exercício profissional na Unidade da Federação onde se situa o estabelecimento.

Diante disso, o MAPA regulamenta que os animais selecionados para a exportação deverão permanecer por pelo menos 24 (vinte e quatro) horas no EPE sob a responsabilidade de um médico veterinário, podendo o país importador estipular tempo maior, além de avaliações clínicas e laboratoriais específicas e tratamentos e vacinas (Arts. 12 e 13).

Ainda, conforme o Art. 15 do Regulamento, “[a] responsabilidade pela manutenção, segurança e operação do estabelecimento, incluindo o fornecimento de alimentação e água e demais cuidados com os animais ficará a cargo do proprietário, locatário ou outro representante legal do EPE”. A água fornecida aos animais deve atender às normas ambientais (Art. 17) e “os comedouros e bebedouros devem ser construídos de forma a permitir fácil limpeza em todas as suas superfícies”, para prevenir a contaminação (Art. 19). Complementa o Regulamento que a limpeza do local como um todo, que deve ser realizada antes do ingresso de um novo lote de animais (Art. 22).

Também a respeito da estrutura do EPE, o Mapa ainda se preocupa em regulamentar que as cercas devem ser mantidas em bom estado de conservação (Art. 18) e “os EPEs devem ser construídos, mantidos e utilizados de tal maneira que evitem lesões e sofrimento e garantam a segurança dos animais” (Art. 34).

O Regulamento também trata do transporte dos animais pelo meio marítimo, onde o Art. 27 traz que “deve ser realizado em embarcações que possuam instalações adequadas para alojar a espécie animal exportada e para o seu manejo e sua alimentação, propiciando o bem-estar geral dos mesmos durante a viagem”, além disso, as embarcações devem estar limpas e desinfetadas (Art. 28).

Do mesmo modo, os navios que realizarão o transporte da carga viva deverão ser aprovados pela Capitania dos Portos e “adequadamente abastecidos de provisões - alimento e água - para a viagem, que tenham habilitação para o transporte de animais, segundo a espécie, e conduzidos de forma a prevenir danos aos animais e minimizar o estresse da viagem” (Art. 29).

Diante disso, conforme o Art. 30, o exportador ou o importador deverão apresentar até 3 (três) dias antes do embarque, ao Serviço ou Unidade de Vigilância Agropecuária do MAPA, a configuração do navio a ser utilizado na operação, expedida pelo armador, e que deva conter as seguintes informações:

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 dessanizador, número de acionamentos por minuto das turbinas para ventilação e renovação de ar (Art. 30).

Logo, a partir da configuração apresentada, será estabelecida a quantidade de animais que será embarcada e como isso deverá ocorrer (Art. 30, parágrafo único), para que se garanta “as condições de conforto e bem-estar animal, determinando-se este número em função do espaço disponível, segundo a espécie animal” (Art. 44).

Ainda quanto à saúde dos animais, este será de responsabilidade dos “exportadores e importadores, dos proprietários dos animais, dos agentes comerciais, das empresas de navegação, dos capitães de navios e dos administradores das instalações, independentemente de que sejam contratados terceiros” (Art. 33).

Para tanto, regulamenta-se que “os navios devem manter em permanente disponibilidade uma baia hospital em cada deck, específica para separação dos animais que durante o transporte apresentem problemas de saúde” (Art. 43). Também, conforme preceitua os Arts. 40, 41 e 41, as instalações do navio devem conter iluminação artificial suficiente, além de equipamentos para o combate a incêndios e piso adaptado para o conforto da espécie que ali será transportada.

Importante ressaltar que, as pessoas encarregadas do manejo dos animais nos navios devem ter experiência no transporte e conhecimento do comportamento animal, como por exemplo vaqueiros, que não podem se utilizar de violência ou qualquer método que possa provocar medo, lesões ou sofrimento ao animal (Art. 36).

Por fim, o Art. 37 traz que “caso ocorram problemas no transporte, devem ser tomadas medidas necessárias para garantir o bem-estar animal”, medida a qual não se verifica no caso do Naufrágio em Vila do Conde, onde observa-se que a tripulação deixou a embarcação e não se preocupou em elaborar qualquer plano que prezasse pela vida dos animais.

Sendo assim, é possível observar que o presente Regulamento anexo à Instrução Normativa nº 13 traz uma série de recomendações no que tange ao transporte de carga viva, as quais devem ser adotadas, fiscalizadas e exigidas pelas autoridades competentes.

4.3.2 DPC: NORMAM nº 04 de 2013

A Norma Da Autoridade Marítima (NORMAM) nº 04 de 2013 busca estabelecer procedimentos administrativos para a operação de embarcações de bandeira estrangeira em águas jurisdicionais brasileiras, com exceção das empregadas em esporte e/ou recreio, visando à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana e à prevenção da poluição no meio

aquaviário. Diante disso, o navio para transporte de carga viva se enquadra nas exigências da presente norma.

A NORMAM nº 04 de 2013 dispõe no Capítulo 3 (três), que trata da vistoria de condição, especificamente no item 1.1, a respeito do carregamento de carga viva, conforme verifica-se:

Deverá ser realizada vistoria de condição em todo navio graneleiro e navio de transporte combinado (*ore-bulk-oil*⁷¹) com idade igual ou superior a dezoito anos, que demande porto nacional para carregamento de granéis sólidos de peso específico maior ou igual a 1,78 t/m³, tais como minério de ferro, bauxita, manganês e fosfato, assim como nos navios destinados ao carregamento de carga viva. Deverá ser solicitada ao armador a apresentação da seguinte documentação:

- declaração que contenha a identificação técnica e peso específico da carga;
- Plano de Carregamento (*Cargo Stowage Plan*); e
- Planilha da Cálculo das Tensões durante o carregamento (*Stress Calculation*).

Traz, assim, na seção II, a respeito da vistoria de condição para carregamento de carga viva, onde “caso não haja pendências que impeçam o carregamento, o Vistoriador deverá declarar que a embarcação está apta para o carregamento”. Para tanto, no item 0313 são apresentados os requisitos, que se encontram detalhados no Anexo 3-D da NORMAM.

Já o item 0314 traz os procedimentos para a referida vistoria de condição, onde trata desde a solicitação, que deve ser realizada pelo armador, seu preposto ou representante legal ao Capitão dos Portos ou Delegado. Quanto à realização da vistoria, conforme a alínea b do mesmo item, determina-se que deve ser realizada durante o dia, por uma equipe formada por pelo menos um Inspetor Naval e um Vistoriador Naval.

A alínea c do item 0314, que trata das condições do navio, dispõe que “a embarcação deverá, antes do início da vistoria, estar preferencialmente atracada, ou fundeada em águas abrigadas, totalmente descarregada, observando-se as medidas de segurança aplicáveis”.

Já quanto à alínea d, que trata da documentação, a Portaria nº 235/2017 da DPC o alterou para o seguinte:

Deverão estar disponíveis a bordo por ocasião da vistoria os Certificados previstos nas Convenções Internacionais, das quais o Estado Brasileiro é parte, os certificados de classe, os documentos que comprovem a propriedade marítima (Certificado de Registro (*Certificate of Registry*) e razão social do armador ou operador, bem como a existência de cobertura para riscos para atender à remoção de destroços e de poluição do meio ambiente marinho, prestando-se para esta finalidade a apresentação do Certificado de Entrada (*Certificate of Entry*) de um clube que seja membro do Grupo Internacional de Clubes P&I (IG). Para navios que não integram o Grupo Internacional de Clubes P&I, será exigido certificado de coberturas de

⁷¹ Tradução livre do autor: São embarcações especialmente projetadas que transportam carga a granel tanto na forma líquida quanto na seca (MOHIT, 2016, p. 01).

riscos para remoção de destroços (*wreck removal*) e de qualquer tipo de poluição, incluindo carga viva (*pollution by livestock cargo*).

Os certificados que atestem o disposto nesta alínea deverão ser apresentados à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência da jurisdição, com antecedência mínima de 48 horas úteis para análise.

Diante disso, observa-se que a DPC se preocupa com o fato do Brasil não ser signatário da convenção de Nairobi para remoção de destroços (*wreck removal*) e, diante disso, busca exigir outras formas de evitar que ocorra o que aconteceu no porto de Vila do Conde com o navio que transportaria carga viva. Para tanto, inclui cláusulas a respeito do tema, como a supracitada.

Por fim, na alínea f do item 0314, da NORMAM 04/DPC, “de acordo com a conclusão contida na Declaração de Vistoria de Condição para Carregamento de Carga Viva, o Capitão dos Portos ou o Delegado que liberará, ou não, a embarcação para o carregamento”.

4.3.3 DPC: Portaria nº 194/2016

A Portaria nº 194/2016 da Diretoria de Portos e Costas (DPC), estabelece requisitos adicionais para a atracação de navios de transporte de carga viva. Quais sejam:

Art. 1º Estabelecer que a autorização para atracação de navios de transporte de carga viva somente seja concedida após a realização dos seguintes procedimentos junto às Capitânicas dos Portos ou Delegacias subordinadas da respectiva jurisdição:

- apresentação do Seguro *P&I* contendo as cláusulas de *wreck removal* (remoção de destroços) e *pollution by livestock cargo* (poluição por carga viva) ou declaração do Seguro *P&I* que inclua estas cláusulas adicionais; e
- a realização de inspeção de *Port State Control* (PSC) para a verificação das condições materiais do navio, com resultados satisfatórios.

Diante disso, verifica-se que o que foi determinado na NORMAM 04/DPC, tópico 4.4 dessa pesquisa, partiu do que dispõe a presente Portaria nº 194/2016. Esta foi instaurada 1 (um) ano após o incidente ocorrido em outubro de 2015 no porto de Vila do Conde, o que novamente comprova o fato deste incidente ter servido como ponto de partida para o interesse na regulação do transporte de carga viva pela via marítima.

4.3.4 Resolução CONTRAN nº 675 de 2017

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) divulgou, no dia 26 de junho, no Diário Oficial da União, a Resolução nº 675/2017 que regulamenta o transporte de animais de produção ou de interesse econômico, esporte, lazer e exposição.

A Resolução visa, primariamente, “promover o bem-estar animal ao garantir que o Veículo de Transporte de Animais Vivos (VTAV) seja construído para minimizar a agitação e evitar o sofrimento desnecessário do animal” (CRMVBA, 2017, p. 01).

Determina, também, que o veículo deve ser adaptado à espécie do animal transportado, de forma a permitir que ele tenha espaço para permanecer em pé durante a viagem. Também aborda pontos como a ventilação, disponibilidade de água e piso antiderrapante (CRMVBA, 2017, p. 01).

Todavia, a Resolução será válida para veículos fabricados após o dia 1º de julho de 2019 e, caso haja infração, tanto o condutor quanto os proprietários do VTAV e da carga serão responsabilizados (CRMVBA, 2017, p. 01).

Diante disso, a relevância da presente Resolução perante essa pesquisa se faz no fato de que, conforme é visto, para que a carga viva se desloque até, efetivamente, o transporte marítimo, ela passa por uma série de viagens rodoviárias, onde vai até o EPE e posteriormente até o porto. Assim, até então o Brasil não possuía qualquer regulamentação que efetivamente tratasse do tema, apesar das demais regulações aqui trazidas.

4.3.5 Parecer da AGU

Diante do cenário onde o transporte de carga viva torna-se prática cada dia mais comum no Brasil, os órgãos ambientais acabaram sendo muito questionados e solicitados a manifestarem-se acerca da matéria.

Dessa forma, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) apresentou o Parecer nº 00017/2018/COJUD/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU, para expor o posicionamento do órgão de forma clara e argumentativa a respeito da Ação Civil Pública nº 5000028-53.2018.4.03.6135, que tramita na Vara Federal de Caraguatatuba (SP), na qual se pleiteia a condenação da União e do IBAMA em obrigação de não-fazer, consistente na “não exportação de animais – carga viva – por navios para outro país”, sob as alegações de maus-tratos e de danos ambientais, ainda que de forma hipotética ou *in re ipsa*.

Inicialmente, o Parecer fundamenta-se na inexistência de tratamento cruel ou maus tratos (*in re ipsa*) aos animais na exportação de gado vivo via terrestre ou aquaviária (tópico 2.1), onde defende, em linhas gerais que:

Se o confinamento do animal, por si só, não caracteriza maus tratos (STJ), com tanto mais razão não configuraria o confinamento durante o transporte do gado, que

consta com normas internacionais (Organização Mundial de Saúde Animal/*World Organisation for Animal Health* – OIE) admitindo a prática e impondo os padrões de bem-estar animal. As próprias normas da OIE reconhecem que o transporte não é um ato cruel. Se o transporte dos animais para exportação fosse ato cruel haveria normas internacionais vedando-o, entretanto, o que existe é o contrário: normas que admitem não só transporte como também garantem o bem-estar animal. O Código Sanitário de Animais Terrestres da OIE prevê expressamente a possibilidade de transporte de animais via marítima ou aquática dentro de um mesmo país (art. 7.2.3), bem como reconhece a juridicidade da prática da exportação de gado vivo por via marítima.

Posto isso, verifica-se que o IBAMA posiciona-se pelo fato de que “os maus tratos não são intrínsecos à atividade de exportação de carga viva, especialmente se minuciosamente regulada pela Instrução Normativa 13/2010, do MAPA” (tópico 2.1). Ainda, no tópico 2.2, o Parecer trata das normas de bem-estar animal para a exportação de gado vivo exigidas pelo MAPA, em que afirma que:

Para garantir o bem-estar animal na sua exportação (Instruções Normativas 56/08 e 13/10), a rigorosa legislação do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) e da OIE (Código Sanitário de Animais Terrestres) também impedem que se fale em maus-tratos ou crueldade aos animais. A interpretação do Supremo Tribunal Federal (STF) da cláusula constitucional que veda o tratamento cruel aos animais (v.g., vaquejada, briga de galo e farra do boi), apenas corrobora a inexistência de maus-tratos na exportação do gado vivo.

Logo, “descrever as exigências impostas à exportação de gado vivo é fundamental para entender o complexo e rigoroso processo de qualidade desse segmento, cujo zelo pelo bem-estar animal é flagrante, deixando ainda evidente a inexistência de tratamento cruel” (tópico 2.2). Sendo assim, o IBAMA reitera o posicionamento de que as normas vigentes no Brasil são suficientes.

Complementa, no tópico 2.3, a respeito da competência dos órgãos ambientais para a averiguação dos maus-tratos, onde leva em consideração as normas de bem-estar animal do MAPA, em que traz que:

Posteriormente, no tópico 2.4, o Parecer trata do limbo existente entre a crueldade ou maus-tratos e o mero descumprimento da norma, onde afirma que “o mero descumprimento de alguma norma de bem-estar animal não é suficiente, por si só, para caracterizar os maus-tratos ou o tratamento cruel aos animais”, logo cada caso deve ser analisado.

Já no que tange ao tópico 2.5, que trata da limpeza do navio cargueiro ao mar, argumenta-se no seguinte sentido:

Licitude dos despejos do navio decorrentes da limpeza dos rejeitos dos animais em alto-mar por existir norma de direito internacional admitindo-a e a capacidade de depuração do mar aberto superar em muito a quantidade de dejetos orgânicos despejada pelos navios cargueiros de gado. Quanto à capacidade de depuração, é a mesma lógica dos emissários submarinos, mas em escala muito menor, porque os

emissários despejam sua carga continuamente, sempre no mesmo lugar em maior volume do que os navios. A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios (Marpol 73/78) admite expressamente o descarte dos excrementos dos navios cargueiros dos bovinos no mar, desde que em distância maior do que 12 milhas náuticas da terra mais próxima e que não sejam descarregadas instantaneamente, mas com vazão moderada quando o navio estiver em movimento e com velocidade não inferior a 4 nós (Anexo IV, Regra 11, 1, 1), bem como que os restos mortais do gado, depois de passar no triturador (Anexo V, Regras 4 e 5). Ademais, as águas internacionais são reguladas pela lei do país ao qual o navio pertence, não havendo competência da jurisdição brasileira para intervir na questão ou mesmo interpretar a legislação do país da bandeira do navio (CNUDM, artigo 92, 1).

No tópico 2.6 o Parecer discute a constitucionalidade do abate de animais de acordo com preceitos religiosos (abate *halal* ou *kosher*), pelo respeito à liberdade de religião e a impossibilidade de se comparar as normas de extradição de seres humanos às de exportação de animais para o abate, e ainda traz que:

tendo em vista a liberdade de religião (cf. Corte Constitucional alemã) e a sua admissão pela legislação brasileira, bem como ser equivocado afirmar que os métodos de abate *halal* e *kosher* são cruéis apenas por não implicarem na mesma insensibilização do animal. Impossibilidade e impropriedade da aplicação analógica das vedações da extradição à exportação do gado a países que abatem de acordo com preceitos religiosos.

Já no tópico 2.7, afirma a necessidade de os maus-tratos ou a crueldade serem provados, ou apresentar fortes indícios, por quem o alega, não bastando especular a respeito para o pleito liminar. Por fim, o tópico 2.9 traz a subsidiariedade do IBAMA em relação aos órgãos ambientais municipais e estaduais, como a Secretaria de Meio Ambiente, haja vista que:

o IBAMA não tem legitimidade passiva para integrar essas ações judiciais porque sua competência ambiental, na ausência de competência para licenciar ou autorizar a exportação de gado vivo, é supletiva por força do princípio constitucional da subsidiariedade e da própria razão de ser do Sisnama, cujos integrantes formam um todo coordenado, evitando sobreposições e o desperdício de recursos humanos e materiais.

Logo, diante do presente Parecer apresentado pela AGU, verifica-se que este órgão opinou pela “licitude da exportação de gado vivo, ainda que seja destinado a países cujo abate ocorra de acordo com os preceitos religiosos, devendo não haver intervenção dos órgãos ambientais pela sua prática, exceto em casos de indícios de crueldade”.

4.4 Regulação portuária no Brasil

A partir do exposto, o setor portuário brasileiro verificou a necessidade em implementar normas que regulassem o transporte de carga viva pela via marítima.

4.4.1 Posicionamento da ANTAQ

Diante do fato que o órgão ambiental foi questionado a respeito da matéria, o posicionamento da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) sobre o tema também é de elevada relevância, todavia, até o presente momento, apenas se discute uma regulação sobre o assunto no processo administrativo nº 50300.003734/2017-91, que é possível consultar perante o site oficial do SEI Antaq.

Assim, a partir da análise deste, verifica-se que a Gerência de Meio Ambiente da ANTAQ, em parceria com a Secretaria Nacional de Portos (SNP/MTPA), Ministério da Agricultura (MAPA) e Marinha do Brasil (MB), está participando de um grupo de trabalho sobre melhorias nos procedimentos de embarque/desembarque de animais vivos nos portos brasileiros.

Para tanto, o órgão tem realizado audiências públicas, onde oficia as autoridades portuárias e demais membros envolvidos para discutir a respeito da regulação do tema, além de realizar visitar, por exemplo, a EPEs, para que se verifique, *em loco*, as necessidades.

Dessa forma, a ANTAQ, por se preocupar em investir em uma regulação efetiva no que tange ao transporte marítimo de carga viva, demonstra, diferentemente do IBAMA, a insatisfação com as normas já existentes.

4.4.2 Procedimento dos portos brasileiros

Para tanto, levando-se em conta que a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) até o presente momento não chegou a um consenso, os portos brasileiros, partindo da soberania garantida às autoridades portuárias, adotam procedimentos que possam suprir as lacunas no que tange ao transporte de carga viva.

4.4.2.1 Porto de Rio Grande

O Estado do Rio Grande do Sul, conforme dados do portal G1 (2016, p. 01), é tido como o que mais embarca carga viva no Brasil, que é o país classificado como o 4º (quarto) maior exportador desse tipo de carga. Em 2005 ocorreu o primeiro embarque pelo porto do estado, onde até o ano passado aproximadamente 250.000 (duzentos e cinquenta mil) bovinos

já haviam sido embarcados, principalmente com destino para países como Líbano, Turquia, Egito e Jordânia.

Em 2016, todavia, o Superintendência do porto do Rio Grande adotou novas regras para esse tipo de transporte por meio da Ordem de Serviço nº 002/2016⁷², onde definiu medidas para que a operação de carga viva ocorra com a menor interferências nas demais atividades portuárias (ZENOBINI, 2017, p. 01).

Dentre essas, determinou-se que ao chegar ao porto, os porões dos navios devem estar limpos e sem animais vivos à bordo. O embarque também deve ser concluído em, no máximo, até 48 (quarenta e oito) horas (Art. 2º e 5º).

Ainda, determina que toda a movimentação de carga viva no Porto do Rio Grande, deverá ser precedida de comunicação à Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), com antecedência mínima de 7 (sete) dias e apresentando dados construtivos e as características da embarcação, bem como fotos da mesma (Art. 1º). Também instaurou o Art. 4º, onde “a carga a ser movimentada deverá estar com sua totalidade despachada previamente à atracação do navio”.

Outrossim, conforme o Art. 3º, “o agente da embarcação deverá solicitar área de fundeio no porto, para a prévia inspeção da Autoridade Marítima visando o *Port State Control*⁷³ (PSC)”. Conforme a Organização Internacional Marítima (OMI), o Controle do Estado do Porto (PSC) é a inspeção de navios estrangeiros em portos nacionais, para verificar se as condições do navio e seus equipamentos estão em conformidade com os requisitos das regulamentações internacionais e se o navio está operado e em conformidade com esses requisitos⁷⁴.

Diante o exposto, possível verificar que o Porto de Rio Grande preocupou-se com a regulação da operação portuária que envolve carga viva onde, todavia, por mais que esse transporte seja regular nesse porto desde 2005, somente em 2016, um ano após o incidente em Vila do Conde, a norma foi incrementada.

⁷² Documento público disponível em: http://www.agricultura.gov.br/assuntos/sustentabilidade/bem-estar-animal/eventos/arquivos/palestra_sagres_boas_praticas_transp_cargas_vivas3.pdf

⁷³ Tradução livre do autor: Controle do Estado do Porto

⁷⁴ Tradução livre do autor: Port State Control (PSC) is the inspection of foreign ships in national ports to verify that the condition of the ship and its equipment comply with the requirements of international regulations and that the ship is manned and operated in compliance with these rules.

4.4.2.2 Porto do Itaqui

O portal de notícias do governo do Maranhão (2015, p. 01) trouxe que o porto do Itaqui foi o responsável por receber a exportação de gado vivo que vinha sendo realizada pelo Porto da Vila do Conde, no Pará, que em razão de acidente ocorrido em outubro, teve esse tipo de operação suspensa. Como porto público, portanto, o Itaqui deveria atender as demandas necessárias à movimentação da economia na região de sua influência.

Diante disso, a Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP), na qualidade de Autoridade Portuária do porto do Itaqui, possui a responsabilidade de controlar a entrada e o embarque da carga, garantindo o cumprimento dos requisitos operacionais, de segurança, meio ambiente, legais, fiscais e aduaneiros da operação (MARANHÃO, 2015, p. 01).

Dessa forma, a EMAP instaurou a Portaria nº 17, de 03 de outubro de 2018⁷⁵, que busca estabelecer a sistemática operacional de Entrada e Embarque de Carga Viva através do Porto do Itaqui. Definiu, no presente documento, no tópico 4.0 as responsabilidades de cada figura, sendo:

4.1 Exportador: deverá prover as Licenças e Certificações e demais requisições da legislação pertinentes a Operação da Carga Viva, de forma a garantir à EMAP toda a legalidade da operação.

4.2 Agente Marítimo: deverá prover licenças, certificações e todas as liberações requeridas pelos órgãos competentes.

4.3 Operador Portuário: Mediante a nomeação do Exportador, o operador Portuário pré-qualificado pela EMAP, será responsável perante a Autoridade Portuária a realizar toda a operacionalização do embarque de carga viva, providenciando os veículos, equipamentos e contratação de mão de obra do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) e de terceiros a fim de garantir o fiel cumprimento deste procedimento.

4.3 UVAGRO: Responsável pela fiscalização, vistoria e autorização do embarque da Carga Viva a ser exportada através do Porto do Itaqui.

4.4 EMAP: Como Autoridade Portuária do Porto do Itaqui tem como responsabilidade controlar a entrada, o embarque da Carga Viva, garantir o cumprimento dos requisitos Operacionais, de Segurança, Meio Ambiente, Legais, Fiscais e Aduaneiros da operação.

Ressalta-se, ainda, a preocupação com a inclinação da rampa de embarque, que deve encontrar-se positiva até 45° (quarenta e cinco graus) e ser regularmente ajustada, tendo em vista a amplitude da maré do Porto do Itaqui. Esta medida é de suma relevância no que tange a evitar que animais venham a cair no mar por desequilíbrio ou brechas presentes entre a rampa e a porta de entrada do navio (tópico 8.1).

⁷⁵ Documento público disponibilizado ao autor por solicitação via e-sic no site oficial da EMAP.

Conforme tópico 8.2.12 “deverá ser realizado pelo Operador Portuário um Check-List a cada início de turno e a cada 6 (seis) horas para verificar as condições das amarrações dos embarcadores”.

Todavia, caso mesmo assim ocorra a queda de um animal ao mar, o tópico 8.2.13 da Portaria traz que “Na ocorrência de queda de animais ao mar deverá ser seguido o PAE-Plano de Atendimento a Emergência do Porto” e detalha, ainda, as medidas de controle a serem tomadas:

- Estabelecer procedimentos específicos para as atividades do porto em meio líquido e seguido também às normas legais inerentes, prevenindo os possíveis eventos neste tipo de atividade e prevê todos os recursos e ações para o controle ao evento quando este acontecer;
- Nunca tentar resgatar um animal ou objetos/Carga no mar sem os devidos recursos adequados ou colocando a vida em risco;
- Acionar o fluxo de comunicação de emergência local;
- Isolar a área e avisar as pessoas retirando-as do local de risco paralisando de imediato as atividades envolvidas;
- Verificar a possibilidade de vítimas, identificação da embarcação e danos;
- No caso de vítimas, se recebeu treinamento, aplique as medidas de primeiros socorros em terra firme ou utilize-se de dispositivos adequados para um possível resgate em meio a líquido quando possível, como boias, etc. e nunca se lançar na água;
- Se necessário acione o procedimento de evacuação da área ameaçada e /ou os procedimentos de combate a incêndio e vazamento de substâncias se houver;
- Utilizando das medidas de segurança e se for possível, deve-se fazer uma pré-análise visual utilizando de recursos visuais suficientes na tentativa de localizar o animal no meio líquido e estabelecer os corretos procedimentos de busca e resgate por equipe qualificada.

O tópico 8.2, traz as disposições onde passou a exigir a presença (durante o planejamento e embarque) de um especialista na carga, como por exemplo um vaqueiro, além de um Super Cargo, que é o especialista marítimo com conhecimento em carregamento, planos de carga, estabilidade de navios, entre outros.

Possível observar, portanto, a preocupação do porto do Itaquí no que tange à operação portuária que envolva carga viva. Todavia, se fez necessário que a própria autoridade portuária se mobilizasse em confeccionar regulação a respeito do tema.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa teve como finalidade responder a indagação a respeito da necessidade da criação de uma norma reguladora no que tange ao transporte de carga viva por via marítima, partindo da análise do incidente no porto de Vila do Conde.

No contexto das hipóteses inicialmente projetadas e dos objetivos delineados, confirma-se, por conseguinte a validação das hipóteses, pelas razões que se discorre abaixo.

Referente à confirmação da primeira hipótese desta pesquisa, conforme foi demonstrado, as normas em âmbito internacional apresentadas demonstram um detalhamento perante cada assunto a respeito do tema.

Diante disso, a ideia de que o Brasil deve adotar normas semelhantes para permitir que o transporte de carga viva por navios se torne mais efetivo e seguro do que atualmente é comprovada, haja vista que o contexto do acidente com o navio HAIDAR demonstrou que o que se encontra vigente no Brasil é insuficiente para se garantir a efetividade e segurança, principalmente em situações de acidentes, conforme é devidamente confirmado na presente hipótese.

No contexto da segunda hipótese trazida por esta pesquisa, onde se parte da análise ao naufrágio ocorrido no porto de Vila do Conde, na cidade de Barcarena (PA), o qual foram mortos mais de 4.500 (quatro mil e quinhentas) cabeças de gado afogados, além de uma vasta poluição marinha que contaminou as proximidades do porto e afetou a população que ali reside.

Foi possível observar que fatores como o Brasil não ser signatário da Convenção de Nairobi, que trata da remoção de destroços, assim como o fato de não existir uma regulação específica partindo da agência reguladora responsável pelas matérias portuárias (ANTAQ) faz com que a situação se agrave, por exemplo no momento em que precisou-se determinar quem iria retirar os destroços. Diante disso, confirmou-se a hipótese 2 (dois).

Nessa esteira, para se confirmar a terceira hipótese, é analisado criteriosamente todas as normas disponíveis no Brasil que tratam a respeito do tema de forma significativa e, ainda, as medidas que já foram adotadas por portos como o de Rio grande e do Itaqui, com medidas mais rigorosas e detalhistas no que tange ao manejo dessa carga especial. Logo, a presente hipótese foi confirmada.

Sendo assim, apesar de verificar que principalmente a partir do naufrágio no porto de Vila do Conde foram implementadas normas internas nos portos brasileiros, em vista de evitar que aquele incidente viesse a se repetir, não verificou-se uma regulação completa e

efetiva por parte dos órgãos competentes referente à temática, como a ANTAQ, o que traz a conclusão final de que há a necessidade da implementação de uma regulação complementar específica no Brasil para o transporte de carga viva por navios.

O transporte de carga viva por navios deve ser visto, nessa pesquisa, apenas como mais um meio de transporte possível para esse tipo de carga específica, não adotando-se a discussão a respeito inexistência deste. Dessa forma, questões como: condições do transporte que irá ocorrer até o porto, a estrutura interna do navio, o bem-estar animal, questões sanitárias, entre outros, apesar de brevemente comentados, não foram o objeto principal desta. Todavia, é reconhecido como sugestão para trabalhos posteriores.

REFERÊNCIAS

- ANTAQ, Agência Nacional de Transporte Aquaviário. **Resolução nº 3.274/2014**. Fev 2014. Disponível em: < <https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelinck.php?numlink=226303> >. Acesso em: 01 nov 2018.
- ANTAQ, Agência Nacional de Transporte Aquaviário. **Transporte Marítimo de animais vivos**. Rio Grande, 09 Mai 2017. Disponível em: < http://www.agricultura.gov.br/assuntos/sustentabilidade/bem-estar-animal/eventos/arquivos/palestra_antaaq_transporte_maritimo_cargas_vivas.ppt >. Acesso em: 09 Ago 2018.
- ANTAQ. Agência Nacional de Transporte Aquaviário. **SEI ANTAQ**. Disponível em: < http://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_processo_pesquisar.php?acao_externa=protocolo_pesquisar&acao_origem_externa=protocolo_pesquisar&id_orgao_acesso_externo=0 >. Acesso em: 30 out 2018.
- BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). **Resolução CONTRAN Nº 675 de 21 de jun de 2017**. Disponível em: < <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=345298> >. Acesso em: 25 out 2018.
- BRASIL. **Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995**. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF: Senado, 1995. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html> > Acesso em: 22 set 2018.
- BRASIL. **Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982**. Aprova o Regulamento para o Tráfego Marítimo. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF: Senado, 1982. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/1980-1984/D87648.htm > Acesso em: 20 set 2018.
- BRASIL. **Instrução Normativa nº 02**, de 20 de Dezembro de 2016. Disponível em: < <http://www.mi.gov.br/documents/10157/4114552/Anexo+VI++Conceitos.pdf/548a1835-db4f-435d-8c3b-b3f4d6e78291> >. Acesso em: 3 Out 2018.
- BRASIL. **Instrução Normativa nº 46**, de 28 de agosto de 2018. Estabelecer o regulamento técnico para exportação de bovinos, bubalinos, ovinos e caprinos vivos, destinados ao abate ou à reprodução. Disponível em: < http://portal.imprensanacional.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/39325268/do1-2018-09-03-instrucao-normativa-n-46-de-28-de-agosto-de-2018-39325102 >. Acesso em: 1 Out 2018.
- BRASIL. **Lei nº 12.815/2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm >. Acesso em: 23 set 2018.
- BRASIL. **Lei nº 9.537/97**. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9537.HTM >. Acesso em: 20 set 2018.

BRASIL. Marinha do Brasil, Diretoria de Portos e Costas (DPC). **NORMAN 04/DPC**. 2013. 1ª revisão. Disponível em: < https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam04_0.pdf >. Acesso em: 18 Set 2018.

BRASIL. Marinha do Brasil, Diretoria de Portos e Costas (DPC). **Portaria nº 235/2017**. Disponível em: < http://portal.imprensanacional.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/19229014/do1-2017-08-10-portaria-n-235-dpc-de-8-de-agosto-de-2017-19228960 >. Acesso em: 20 Out 2018.

BRASIL. Marinha do Brasil, Diretoria de Portos e Costas (DPC). **Portaria nº 194/2018**. Disponível em: < http://www.imprensanacional.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/26174323/do1-2018-06-18-portaria-no-194-dpc-de-15-de-junho-de-2018-26174249 >. Acesso em: 20 Out 2018.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. **Instrução Normativa nº 13**, de 30 de Março de 2010. Disponível em: < <http://www.agricultura.gov.br/assuntos/sustentabilidade/bem-estar-animal/arquivos/arquivos-legislacao/in-13-2010-exportacao-ruminantes-para-abate.pdf> >. Acesso em: 30 Out 2018.

BRASIL. MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **Guia de orientações para elaboração de plano de contingência**. Brasília/DF. 1ª edição, 2017. Disponível em: < <http://www.mi.gov.br/documents/3958478/0/II+-+Plano+de+Contingencia+-+Livro+do+Aluno.pdf/f1e1cf52-e5c1-4219-8188-dc4dc8aad992> >. Acesso em: 3 Out 2018.

BRASIL. MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **Plano de Contingência**. Brasília/DF. 1ª edição, 2017. Disponível em: < <http://www.integracao.gov.br/documents/3958478/0/II+-+Plano+de+Contingencia+-+Livro+Base.pdf/8bb53620-a1b4-4f3b-ad2d-29bfaac55258> >. Acesso em: 03 Out 2018.

BRASIL. **Página sobre perguntas frequentes**. Secretaria Nacional de Portos: Ministério dos transportes, portos e aviação civil. Fev 2015. Disponível em: < <http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre/perguntas-frequentes> >. Acesso em: 22 set 2018.

CEPED, UFSC. **Atlas brasileiro de desastres naturais**: volume Brasil. 2ª edição. Florianópolis, 2013. Disponível em: < <http://150.162.127.14:8080/atlas/Brasil%20Rev%202.Pdf> >. Acesso em: 3 Out 2018.

CILLO, Roberto N. P. **Reciclagem de plataformas de petróleo**: ônus ou bônus. Universidade de Brasília, UNB. Set 2015. Disponível em: < <https://econpolrg.files.wordpress.com/2015/09/eprg-wp-2015-54.pdf> >. Acesso em: 20 out 2018.

COLARES. **Conheça como funciona o Navio Curral**. 19 Nov 2015. Jornal Pelicano. Disponível em: < <http://www.jornalpelicano.com.br/2015/11/conheca-como-funciona-o-navio-curral/> >. Acesso em 03 Out 2018.

COUNCIL OF EUROPE. **European Convention for the Protection of Animals during International Transport**. Paris, 13. XII. 1968. Disponível em: < <https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=0900001680083710> >. Acesso em: 10 Ago 2018.

CRMVBA. Conselho Regional de Medicina Veterinária da Bahia. **Contran publica resolução que regulamenta transporte de animais terrestres**. Disponível em: < <http://crmvba.org.br/contran-publica-resolucao-que-regulamenta-transporte-de-animais-terrestres/> >. Acesso em: 30 out 2018.

Declaração do Rio de Janeiro. Estud. av., São Paulo, v. 6, n. 15, p. 153-159, Ago. 1992. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40141992000200013&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 25 out 2018.

DGRM, Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. **Convenção Internacional de Nairobi para a Remoção de Destroços (NAIROBI)**. 2018. Disponível em: < <https://www.dgrm.mm.gov.pt/nairobi> >. Acesso em: 20 out 2018.

DPC, Diretoria de Portos e Costas. **Âmbito de atuação**. Marinha do Brasil. 2018. Disponível em: < <https://www.cdp.com.br/ambito-de-atuacao> >. Acesso em: 20 ago 2018.

DPC, Diretoria de Portos e Costas. **Competências**. Marinha do Brasil. 2018. Disponível em: < <https://www.cdp.com.br/competencias> >. Acesso em: 20 ago 2018.

DPC, Diretoria de Portos e Costas. **Porto de Vila do Conde: localização**. Marinha do Brasil. 2018. Disponível em: < <https://www.cdp.com.br/porto-de-vila-do-conde> >. Acesso em: 20 ago 2018.

DPC, Diretoria de Portos e Costas. **Relatórios de Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos**. Marinha do Brasil. 2015. Disponível em: < <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/diian/relatorios-de-investigacao-de-seguranca-dos-acidentes-e-incidentes-maritimos> >. Acesso em: 20 ago 2018.

DRE, Diário da República Eletrônico. **Diário da República nº 164/2017**, Série I. Ago 2017. Disponível em: < <https://dre.pt/home/-/dre/108052024/details/maximized> >. Acesso em: 01 nov 2018.

EBOAT. **Glossário náutico**. 2018. Disponível em: < <http://www.eboat.com.br/glossario.aspx> >. Acesso em: 20 set 2018.

EMBRAPA, Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. **Porto de Barcarena/Vila do Conde**. Set 2017. Disponível em: < https://www.embrapa.br/macrologistica/exportacao/porto_vila-do-conde >. Acesso em: 01 nov 2018.

ESTANISLAU, Paul. **Terminais Portuários Privados e Portos Públicos: Origens, Realidades e Situações Jurídicas Distintas**. Jun 2011. Disponível em: < <https://www.meuadvogado.com.br/entenda/terminais-portuarios-privados-portos-publicos.html> >. Acesso em: 01 nov 2018.

FIÚZA, César. **Direito Civil**. Curso Completo. 5. ed. Rio de Janeiro: Del Rey, 2002.

G1, Globo. **Embarque de cargas vivas no porto de Rio Grande recebe novas regras**. Rio Grande do Sul. Mai 2016. Disponível em: < <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do->

sul/noticia/2016/05/embarque-de-cargas-vivas-no-porto-de-rio-grande-recebem-novas-regras.html >. Acesso em: 01 nov 2018.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. 1. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

IBAMA. Parecer nº 00017/2018/COJUD/PFE-IBAMA-SEDE/PGF/AGU. Disponível em: < <http://direitoagrario.com/wp-content/uploads/2018/05/Parecer-IBAMA-exporta%C3%A7%C3%A3o-de-gado-vivo.pdf> >. Acesso em: 30 out 2018.

IMO, International Maritime Organization. **Port State Control**. 2018. Disponível em: < <http://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/portstatecontrol.aspx> >. Acesso em: 01 nov 2018.
JUSTIÇA DO PA OFICIALIZA INDENIZAÇÃO PARA PREJUDICADOS COM NAUFRÁGIO DE NAVIO EM BARCARENA. G1 Rede Liberal. 06/02/2018. Disponível em: < <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/justica-do-pa-oficializa-indenizacao-para-prejudicados-com-naufragio-de-navio-em-barcarena.ghtml> >. Acesso em: 20 Ago 2018.

LACERDA, José Candido Sampaio. **Direito Marítimo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1984.

LEITE, José Rubens Morato. **Dano ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial**. São Paulo: Ed. Revista dos Tribunais, 2000.

MACHADO, Leandro. **Exportação de animais vivos para abate dispara e vira alvo de batalhas na Justiça no Brasil**. BBC Brasil. São Paulo/SP. 21 Fev 2018. Disponível em: < <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-43116666> >. Acesso em: 18 Set 2018.

MARANHÃO, Governo do Maranhão. **Porto do Itaqui inicia embarque de carga viva**. Nov 2015. Disponível em: < <https://www.ma.gov.br/porto-do-itaqui-inicia-embarque-de-carga-viva/> >. Acesso em: 01 nov 2018.

MARINETRAFFIC. **Haidar**. Fev 2016. Disponível em: < <https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ships/shipid:5763689/mmsi:-9083067/vessel:HAIDAR> >. Acesso em: 01 nov 2018.

MENDONÇA, Mário. **Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção de Destroços entra em vigor em 14 de abril de 2015**. 2010. Disponível em: < <http://www.syndarma.org.br/materia.php?id=374> >. Acesso em: 20 out 2018.

MILARÉ, Édis. **Direito do ambiente**. São Paulo: Ed. Revista dos tribunais, 2000.

MOHIT, Kaushik. **Types of Ships**. Jul 2016. Disponível em: < <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/obo-vessels-rise-and-fall/> >. Acesso em: 10 out 2018.

MOSS, R. **International transport of animals: problems relating to disease, welfare and stress**. Rev. sci. tech. Off. int. Epiz., 1994,13 (1), 31-41. Disponível em: <

<https://pdfs.semanticscholar.org/40b9/431ddd88f3630e63e81aa3b1610f33e0e480.pdf> >. Acesso em: 10 Ago 2018.

MPF, Ministério Público Federal. **Ação civil pública**: impactos naufrágio do navio Haidar em Barcarena/PA. 2015. Disponível em: < <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/documentos/2015/acao-civil-publica-impactos-naufragio-do-navio-haidar-em-barcarena-pa-1/view> >. Acesso em: 20 ago 2018.

MPF, Ministério Público Federal. **Caso naufrágio do navio Haidar**: informações e arquivos do acordo judicial. Procuradoria da República do Pará. Fev 2018. Disponível em: < <http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/paginas-especiais/caso-haidar> >. Acesso em: 30 ago 2018.

NEW ZEALEND. Ministry for Primary Industries (MPI). **Animal Welfare Act**. 14 Oct 1999. Disponível em: < <https://www.mpi.govt.nz/law-and-policy/legal-overviews/animal-welfare/#B> >. Acesso em 19 Set 2018.

NEW ZEALEND. Ministry for Primary Industries (MPI). Mnatū Ahu Matua. **Guidance Material For the Transport of Cattle by Sea**. New Zealand. Version 1. 26/06/2013. Disponível em: < <https://www.mpi.govt.nz/dmsdocument/911/loggedIn> >. Acesso em: 10 Ago 2018.

NORRIS. RT. **Transport of animals by sea**. Department of Agriculture, Locked Bag No. 4, Bentley Delivery Centre 6983, Western Australia. Rev. sci. tech. Off. int. Epiz., 24 (2), 673-681. Disponível em: < <https://pdfs.semanticscholar.org/5745/6550a919e10702bf528a07ab38ae8823e171.pdf> >. Acesso em: 20 Ago 2018.

O'BRIEN'S, Witt. **Relatório Unificado**. Projetos Ambientais. Naufrágio do Navio Haidar – Baía do Capim/PA. Mai 2016. Disponível em: < http://www.mpf.mp.br/pa/sala-de-imprensa/documentos/2018/caso-haidar/minerva_relatoriounificado_final.pdf >. Acesso em: 30 ago 2018.

OIE. Terrestrial Animal Health Code. **TRANSPORT OF ANIMALS BY SEA**. 10/08/2018. Disponível em: < http://www.oie.int/fileadmin/Home/eng/Health_standards/tahc/current/chapitre_aw_sea_transport.pdf >. Acesso em: 20 Ago 2018.

OIE. World Organisation for Animal Health. **Terrestrial Animal Health Code**. Disponível em: < <http://www.oie.int/standard-setting/terrestrial-code/> >. Acesso em: 01 Out 2018.

ONU. Nações Unidas no Brasil. **Transporte marítimo é ‘espinha dorsal’ da economia global**. Set 2016. Disponível em: < <https://nacoesunidas.org/transporte-maritimo-e-espinha-dorsal-da-economia-global-diz-onu-em-data-especial/> >. Acesso em: 12 out 2018.

PINHEIRO, Luís de Lima. **Temas de Direito Marítimo II**. Vol. 02. Lisboa. 2011.

PIRES, Fernanda. **Acordo põe fim a ações por naufrágio com bois no PA**. Valor Econômico. 09 fev 2018. Disponível em: < <https://www.pressreader.com/brazil/valor-econ/C3%B4mico/20180209/281964608176341> >. Acesso em: 22 set 2018.

RAPHAEL, Leandro. **Direito marítimo**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

SANTOS, Francisco. **Número IMO**. 28 ago 2017. Disponível em: < <http://salvador-nautico.blogspot.com/2017/08/numero-imo.html> >. Acesso em: 20 set 2018.

SANTOS, Herez Pereira. **Introdução ao direito marítimo**. 20 abr 2003. Disponível em: < <https://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/artigo/44/introducao-ao-direito-maritimo> >. Acesso em: 19 set 2018.

SARDINHA, Alvaro. **Registo de navios Estados de bandeira**. Coleção Mar Fundamental. Lisboa: Set 2013. Disponível em: < <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/09/registo-de-navios-estados-de-bandeira.pdf> >. Acesso em: 20 set 2018.

SARTE, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. **Princípios do direito ambiental**. São Paulo: Saraiva, 2014.

SION, Alexandre; PELUCI, Giovanni. **A responsabilidade civil do Operador Portuário**. Porto S.A. Ago 2014. Disponível em: < http://sionadvogados.com.br/site_en/wp-content/uploads/2014/09/Revista-Porto-SA-41-Jul-Ago-2014-REVISAO-1.pdf >. Acesso em: 10 out 2018.

SIQUEIRA, Isadora Coffani dos Santos. **Guia Básico do Transporte Marítimo**. Porto Gente. Jan 2016. Disponível em: < <https://portogente.com.br/portopedia/86467-guia-basico-do-transporte-maritimo> >. Acesso em: 15 out 2018.

SÓTER, Gil. YURI, Alexandre. **Após 6 meses de naufrágio, navio e bois ainda estão submersos no PA**. G1, Rede Liberal. Abr 2016. Disponível em: < <http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2016/04/apos-6-meses-de-naufragio-navio-e-bois-ainda-estao-submersos-no-pa.html> >. Acesso em: 10 set 2018.

STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**: lei n. 8.630/93. São Paulo/SP: editora LTr, 2002.

STEIN, Alex Sandro. **Curso de direito portuário**: Lei n. 8.630/93. São Paulo, SP: LTr, 2002.

TAVEIRA, Gustavo Esteves. **Tipos de Navios**. 2015. Disponível em: < <http://docplayer.com.br/3474365-Tipos-de-navios-navio-de-guerra-de-pequeno-porte-dotado-de-fraco-ou-nenhum-armamento.html> >. Acesso em: 05 Out 2018.

TOLEDO, Marcelo. **Em dois anos, dobra exportação de gado vivo no porto de São Sebastião**. Folha de São Paulo. São Paulo/SP. 30 Set 2018. Disponível em: < <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/09/em-dois-anos-dobra-exportacao-de-gado-vivo-no-porto-de-sao-sebastiao.shtml> >. Acesso em: 01 Out 2018.

USDA. United States Department of Agriculture. Foreign Agricultural Service. **Brazil: Livestock and Products Annual**. 7 Sep 2018. Disponível em: < <https://www.fas.usda.gov/data/brazil-livestock-and-products-annual-5> >. Acesso em: 19 Set 2018.

VIANNA, Godofredo Mendes. MARQUES, Lucas Leite. **Direito Marítimo**. Fundação Getúlio Vargas. 2018. Disponível em: < https://diretorio.fgv.br/sites/diretorio.fgv.br/files/u1882/direito_maritimo_2018_1_new_02_ok.pdf >. Acesso em: 30 set 2018.

ZENOBINI, André. **SUPRG regulamenta e Porto Novo movimentará carga viva**. Mai 2017. Disponível em: < http://www.portoriogrande.com.br/site/noticias_detalhes.php?idNoticia=1938&idPai=34 >. Acesso em: 01 nov 2018.

YRD. **Termos Técnicos**. 2012. Disponível em: < <http://www.yrd.com.br/glossario.html> >. Acesso em: 01 nov 2018.