



Poder Judiciário
TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 3ª REGIÃO

SUSPENSÃO DE LIMINAR OU ANTECIPAÇÃO DE TUTELA (144) Nº 5001511-93.2018.4.03.0000

RELATOR: Gab. Presidência

REQUERENTE: UNIAO FEDERAL

REQUERIDO: JUÍZO FEDERAL DA 25ª VARA CÍVEL DE SÃO PAULO SP, FORUM NACIONAL DE PROTECAO E DEFESA ANIMAL

Advogado do(a) REQUERIDO: RICARDO DE LIMA CATTANI - SP82279

D E C I S Ã O

Vistos,

Trata-se de pedido de suspensão de execução de liminar ajuizado pela UNIÃO em face de decisão proferida pelo Juízo da 25ª Vara Federal da Subseção Judiciária da Capital nos autos da ação civil pública nº 5000325-94.2017.403.6135, que proibiu a exportação de animais vivos para o abate no exterior, em todo o território nacional, bem como determinou o desembarque e retorno à origem dos mais de vinte e cinco mil animais vivos que se encontram embarcados no navio "MV NADA", atracado no Porto de Santos.

A União alega, em síntese, que o cumprimento do *decisum* implicará grave lesão à ordem administrativa, à saúde e à economia públicas.

Sustenta a presença de grave risco de dano à ordem público-administrativa com a determinação de suspensão de um navio carregado com mais de 25.000 (vinte e cinco mil) gados vivos e o imediato desembarque dos mesmos com retorno às fazendas de origem. Tal medida seria apta a submeter a agropecuária nacional a risco, pois cabe unicamente ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento calcular o risco sanitário atribuível ao trânsito internacional de animais de interesse agropecuário.

Ademais, frisa, o navio é estrangeiro e *"é considerado um fator potencial de risco à introdução de diversos agentes patógenos de difícil mensuração, razão pela qual todos os produtos, alimentos e equipamentos não são autorizados a adentrarem em território nacional"*. Nestes termos, o efeito e os danos de eventual introdução de um agente patógeno em território nacional poderiam ser catastróficos para a agropecuária nacional, com prejuízos imensuráveis que afetariam toda a cadeia produtiva e o abastecimento do mercado nacional e o comércio internacional de carne brasileira.

Outro risco à ordem administrativa reside no fato de que toda a operação de transporte e embarque dos animais está prevista e estruturada apenas para este fim, inexistindo previsão e procedimentos adequados para o desembarque em território nacional e retorno dos animais às fazendas de origem. Estabelecer nova logística e procedimentos para desembarque e retorno do gado às propriedades rurais demandaria operação cujo prazo se aproximaria de 30 (trinta) dias, haja vista a necessidade da presença de cerca de 820 (oitocentos e vinte) caminhões, 60 (sessenta) pessoas e pelo menos 10 (dez) dias de trabalho.

Não bastasse, a acomodação desses animais nas fazendas de origem requer planejamento e mão-de-obra especializada, além de aporte de alimentação e do atendimento aos requisitos de ordem sanitários vigente.

Ainda segundo a União, impedir o início da viagem do navio e considerando o tempo para implementar os procedimentos para desembarque e retorno do gado às fazendas, o sofrimento imposto aos animais aumentaria porque a embarcação não pode ser limpa na costa brasileira por questões ambientais, impedindo a higienização dos ambientes em que o gado se encontra confinado.

Salienta que a exportação de bovinos é regulamentada por uma série de atos normativos, todos observados no caso em apreço, que estão em consonância com as diretrizes estabelecidas pela Organização Mundial de Saúde Animal (OIE).

No que se refere ao método de abate dos animais, aponta que a legislação brasileira permite o abate de acordo com preceitos religiosos, o que se justifica pelo fato de o Brasil ser um país laico provedor mundial de proteína animal, garantindo, assim, a possibilidade de atender a demanda de comunidades religiosas nacionais e internacionais.

Sob o enfoque da grave lesão à economia pública, assevera que a decisão judicial impôs restrição duríssima e de gravíssimas consequências para o comércio internacional, principalmente porque o Brasil é um dos maiores, senão o maior, produtor de carnes do mundo e o quarto país em número de exportação de bovinos. Somente em relação à exportação de animais vivos, o país movimenta anualmente cerca de US\$ 170,000,000.00 (cento e setenta milhões de dólares americanos) com a exportação de aproximadamente 600.000 (seiscentas mil) cabeças de gado.

Portanto, o impacto econômico é evidente. Mantida a decisão, agravar-se-á ainda mais a crise econômica pela qual o país atravessa. Todos os contratos internacionais serão afetados e a tendência é que as exportações brasileiras sejam substituídas por outras, prejudicando a economia nacional.

Além do mais, haverá desgaste nas relações internacionais brasileiras, porque a decisão atinge e afeta negativamente todos os compromissos internacionais já assumidos pelos agentes econômicos brasileiros e por seus pares estrangeiros. Aventa-se, inclusive, a possibilidade de retaliações comerciais ao país, por força da aplicação do princípio da credibilidade.

Pugna, assim, pela concessão de liminar que autorize a partida do navio MV NADA do país e afaste a proibição de exportação de animais vivos para o abate no exterior em todo o território nacional.

É o relatório.

Decido.

Primeiramente observo que a questão referente à permissão para início da viagem do navio MV NADA com a carga de animais vivos encontra-se prejudicada porque alcançada por meio de liminar deferida nos autos do agravo de instrumento nº 5001513-63.2018.4.03.0000. Nestes autos, em sede de plantão judiciário, a eminente Desembargadora Federal Diva Malerbi consignou:

“Inicialmente, consigno que as alegações de grave lesão à ordem público-administrativa, ordem econômica e saúde pública devem ser deduzidas em sede própria (suspensão de segurança).

No entanto, neste juízo de cognição sumária, verifico presente o periculum in mora reverso à integridade e saúde dos animais, tendo em vista que encontrando-se completamente embarcada a carga viva e impossibilitada a limpeza do navio no porto de Santos, por questões ambientais (para não contaminar a costa brasileira), a permanência no navio aguardando os procedimentos de reversão, que sequer encontram-se programados, provocará maior sofrimento e penoso desgaste aos animais do que o prosseguimento da viagem.

Ante o exposto, concedo liminar para o fim específico de determinar o imediato início da viagem do navio MV NADA.”

Portanto, nada resta a enfrentar sobre este ponto, sendo a União, quanto a este aspecto, carecedora de interesse processual.

No entanto, a decisão liminar do juízo *a quo* é mais abrangente. Além de proibir a partida do navio e determinar o desembarque do gado, **impediu** a exportação de animais vivos para o abate no exterior, em todo o território nacional, até que o país de destino se comprometa, mediante acordo *inter partes*, a adotar práticas de abate compatíveis com o preconizado pelo ordenamento jurídico brasileiro e desde que editadas e observadas normas específicas, concretas e verificáveis, por meio de parâmetros clara e precisamente estabelecidos que possam efetivamente conferir condições de manejo e bem estar dos animais transportados (id 1651930).

Oportuno frisar, de antemão, que o ordenamento jurídico pátrio não veda o comércio internacional de animais vivos. Ao contrário, há uma série de atos normativos traçando regramentos a respeito do assunto, estabelecidos pelo órgão nacional competente que é o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

A título exemplificativo, cito a Instrução Normativa nº 13, de 30 de março de 2010, da lavra do Ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, que aprova o regulamento técnico para exportação de bovinos, búfalos, ovinos e caprinos vivos destinados ao abate. Nela consta:

“Art. 2º Será permitido exportar animais vivos que estejam em bom estado de saúde, isentos de ectoparasitos e que procedam de estabelecimentos de criação e de áreas que não estejam sob restrição sanitária devido a doenças transmissíveis que afetam

a espécie a ser exportada.

Art. 3º Os animais somente poderão ser exportados quando acompanhados de Certificado Zoossanitário Internacional regularmente expedido por Médico Veterinário ocupante do cargo de Fiscal Federal Agropecuário, que atenda aos requisitos constantes das normas vigentes no País e às condições sanitárias requeridas pelo país importador.

Parágrafo único. A saída do país somente será autorizada pelos portos, aeroportos e pontos de fronteira devidamente aparelhados e designados pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA.

Art. 4º Os veículos transportadores devem atender aos requisitos para transporte de animais de forma segura e de acordo com os princípios de bem-estar animal, sendo limpos e desinfetados antes do carregamento no estabelecimento de origem e no estabelecimento de pré-embarque, sob a responsabilidade do transportador.

Parágrafo único. Será permitido que a limpeza e a desinfecção dos veículos transportadores sejam realizadas em uma única oportunidade, prévia ao primeiro embarque, quando estes forem utilizados exclusivamente para transporte dos animais do mesmo estabelecimento de origem ao estabelecimento de pré-embarque ou do estabelecimento de pré-embarque ao local de saída do país, podendo, a qualquer momento, ser requerida nova higienização destes.

Art. 5º Os animais a serem exportados devem ser selecionados em estabelecimentos que cumpram com as normas sanitárias vigentes no País, com atendimento aos requisitos sanitários e de bem-estar animal estabelecidos pelo país importador.

Art. 6º Os animais selecionados para exportação devem ser identificados individualmente ou por lote, de forma que possam ser relacionados ao estabelecimento de origem, ou possuir outro tipo de identificação quando o país importador assim o solicitar.

Art. 7º Os animais selecionados devem estar adequadamente preparados para o transporte e, adicionalmente, não devem apresentar qualquer condição que possa comprometer a sua saúde e bem-estar no trajeto até o Estabelecimento de Pré-embarque - EPE - e deste até o local de embarque.

(...)

Art. 27. O transporte marítimo e fluvial 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.

Art. 28. As embarcações utilizadas para o transporte marítimo ou fluvial deverão estar em bom estado de conservação e manutenção e ser completamente limpas e desinfetadas com produtos aprovados pelo MAPA, antes do embarque dos animais.

Art. 29. O transporte marítimo ou fluvial deve ser previamente planejado pelo transportador e pelo exportador e realizado em navios aprovados pela Capitania dos Portos, 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 de viagem, respeitando as normas estabelecidas para o bem-estar animal.

Art. 30. O exportador ou importador deverão apresentar ao Serviço ou Unidade de Vigilância Agropecuária do MAPA, no local de saída do país, até três dias antes do embarque, a configuração do navio a ser utilizado na operação, expedida pelo armador, contendo:

metragem da embarcação, metragem quadrada de cada deck disponível para carregamento de animais, quantidade de cochos, bebedouros, capacidade de armazenagem de alimentação (em toneladas), capacidade de tanques para água potável, quantidade e capacidade do dessanilizador, número de acionamentos por minuto das turbinas para ventilação e renovação de ar.

Parágrafo único. A configuração apresentada servirá de base para estabelecer a quantidade de animais que será embarcada.

Art. 31. Animais de diferentes espécies não podem ser transportados no mesmo curral; animais criados em um mesmo estabelecimento devem ser mantidos como um grupo, sempre que possível.

Art. 32. Antes do embarque dos animais, com no mínimo três dias de antecedência, o exportador deverá protocolar na unidade local do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento documento com as seguintes informações:

I - plano de viagem;

II - informação sobre o local, data e hora do embarque;

III - previsão de chegada, data e local de desembarque dos animais;

IV - número de animais a serem embarcados; e

V - a quantidade e o tipo de alimento embarcado e a quantidade de água.

Art. 33. Os exportadores e importadores, os proprietários dos animais, os agentes comerciais, as empresas de navegação, os capitães de navios e os administradores das instalações são responsáveis pelo estado geral de saúde dos animais e pela sua aptidão física para a viagem, independentemente de que sejam contratados terceiros para realização de determinados serviços durante o transporte.

Art. 34. Os EPEs devem ser construídos, mantidos e utilizados de tal maneira que evitem lesões e sofrimento e garantam a segurança dos animais.

Art. 35. O proprietário dos animais ou o exportador deverá disponibilizar pessoal suficiente para realizar as operações de embarque e desembarque rodoviário e para embarque nos navios de transporte.

Art. 36. As pessoas encarregadas do manejo dos animais nos navios devem ter experiência no transporte e conhecimento do comportamento animal e dos princípios básicos necessários para o desempenho das suas tarefas, sem utilização de violência ou qualquer método passível de provocar medo, lesões ou sofrimento.

Art. 37. Caso ocorram problemas no transporte, devem ser tomadas medidas necessárias para garantir o bem-estar animal.

Art. 38. No caso de doença ou traumatismos nos animais durante o transporte, os animais envolvidos devem ser separados dos demais animais e receber tratamento adequado e imediato.

Art. 39. Os veículos e navios transportadores de animais devem dispor de instalações que assegurem a proteção dos animais das intempéries, temperaturas extremas e variações meteorológicas desfavoráveis.

Art. 40. Os navios devem dispor de fonte de iluminação artificial suficiente para a inspeção e o tratamento dos animais durante a viagem.

Art. 41. Os navios devem estar equipados com equipamentos de combate a incêndios.

Art. 42. Os animais devem ser transportados em piso que garanta o seu conforto, adaptado à espécie, ao número de animais transportados e à duração da viagem.

Art. 43. 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. 44. O número de animais a serem abrigados no interior dos veículos de transporte rodoviário e nos navios deverá atender as condições de conforto e bem-estar animal, determinando-se este número em função do espaço disponível, segundo a espécie animal.

Art. 45. O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento adotará as medidas necessárias para aplicação deste Regulamento em todo o Território Nacional.”

Portanto, o transporte internacional de animais vivos é realizado de acordo com as normas editadas pelo Poder Executivo, observando, *in casu*, os interesses da Administração no comércio exterior e sem deixar de lado o controle da qualidade, da segurança e do bem-estar dos animais.

Ao estabelecer parâmetros para o bem-estar dos animais a serem transportados (quantidade de cochos, de bebedouros, de alimentação, além da presença de pessoas com experiência de transporte e de conhecimento de comportamento animal, vedando a utilização de violência ou de método capaz de provocar medo, lesões ou sofrimento), a norma mostra-se em consonância tanto com a legislação interna (Lei nº 9.605/98, que criminaliza o abuso e maus-tratos a animais) quanto com a legislação externa, notadamente a Declaração Universal dos Direitos dos Animais, proclamada pela UNESCO em Bruxelas, na Bélgica, em 27 de janeiro de 1978.

Assim, resta evidente que, ao menos em sede de cognição sumária, própria do momento, não se pode impedir a exportação de animais destinados a abate no exterior, seja pela existência normas a respeito do tema, seja por se tratar de modelo eleito pelo administrador e sobre o qual não se pode admitir, em princípio, ingerência do Poder Judiciário, sob pena de violar o indispensável e fundamental princípio da separação dos poderes (art. 2º da Carta Magna).

A imposição de um modelo diverso daquele eleito pelo Administrador para a exportação de animais vivos, por parte do Poder Judiciário, somente seria admissível em sede de cognição exauriente, ou seja, após ampla instrução, com o esgotamento e análise de todas as provas produzidas, bem como a oitiva de todos os interessados, haja vista as consequências advindas de medida de tamanha envergadura. Em outras palavras, para afastar o modelo escolhido pelos órgãos técnicos da Administração Federal a decisão judicial deve estar robustamente amparada em provas e elementos de convencimento que assegurem que a exportação de animais vivos, na forma como é feita atualmente, causa prejuízo a estes animais.

Não obstante, são evidentes os prejuízos a serem suportados pela União, no momento, no caso de manutenção da ordem judicial. De acordo com informações extraídas do *site* do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, *“A cada ano, a participação brasileira no comércio internacional vem crescendo, com destaque para a produção de carne bovina, suína e de frango. Segundo o Ministério da Agricultura, até 2020, a expectativa é que a produção nacional de carnes suprirá 44,5% do mercado mundial. Já a carne de frango terá 48,1% das exportações mundiais e a participação de carne suína será de 14,2%. Essas estimativas indicam que o Brasil pode manter posição de primeiro exportador mundial de carnes bovina e de frango”* (<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/sanidade-animal-e-vegetal/saude-animal/exportacao> (<http://www.agricultura.gov.br/assuntos/sanidade-animal-e-vegetal/saude-animal/exportacao>)).

A exportação de carne bovina, de acordo com o Portal da EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária, representa relevante percentual das exportações brasileiras, com um faturamento expressivo de cifras bilionárias.

Conquanto haja discussão a respeito da viabilidade do negócio chamado de venda de gado em pé – venda de animais vivos –, com alguns empresários do setor dizendo que o produto deixa de agregar valor e empregos no comparativo com as vendas de carnes processadas, não se pode perder de vista que há uma demanda de consumo a ser atendida e que o Brasil possui interesse, normas e regras previamente estabelecidas para atender esta demanda.

De acordo com as alegações contidas na exordial, a própria autora da ação civil pública informou que o mercado de animais vivos movimentava valores da ordem de 170 milhões de dólares por ano. Cuida-se de valor significativo, que jamais poderia ser desprezado. Numa época crítica como a atual, com escassez de recursos, abrir mão de tamanha quantia beiraria o escárnio e agravaria ainda mais a crise econômica.

Indiretamente, a vedação imposta pelo juízo *a quo* também provocaria prejuízos ao país, inclusive o impedimento, no que diz respeito aos contratos já existentes, acarretará a incidência de multa, cuja indenização poderá ser de responsabilidade da União. Ademais, os contratos já celebrados para vendas de animais em pé não poderiam ser cumpridos e, com isso, os países compradores seriam obrigados a buscar outros mercados fornecedores. Haveria quebra de confiabilidade no país, que geraria reflexos na perda de mercado e no modelo de negócio internacional.

Nesse sentido destaca-se trecho das informações prestadas pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (id 1652004):

“Para estabelecer um comércio internacional livre e transparente, a Organização Mundial do Comércio – OMC, traz alguns princípios básicos que restringem as políticas de comércio exterior dos países, a saber: a não discriminação, a previsibilidade, a concorrência leal, a proibição de restrições quantitativas, o tratamento especial e diferenciado para países em desenvolvimento.

Os operadores do comércio exterior precisam de previsibilidade de normas e do acesso aos mercados tanto na exportação quanto na importação para poderem desenvolver suas atividades. Para garantir essa previsibilidade, o pilar básico é a consolidação dos compromissos tarifários para bens e das listas de ofertas em serviços, além das disciplinas em outras áreas da OMC, como TRIPS, TRIMS, Barreiras Técnicas (TBT) e SPS (Acordo de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias) que visam impedir o uso abusivo dos países para restringir o comércio.

O Acordo SPS/OMC não contempla o tema bem-estar animal, que na concepção do global deve ser pautado sempre nas diretrizes e recomendações da Organização Mundial de Saúde Animal - OIE para a sua regulação. Existe clara movimentação direcionada à intensificação da utilização do bem-estar animal como barreira não tarifária aos produtos exportados pelo Brasil e exploração comercial por grupos de interesse, e, para mitigar essa prática, O Brasil participando ativamente na elaboração dos temas relativos ao bem-estar animal e segue as diretrizes da OIE.

As diretrizes em vigor são respaldadas por anos de pesquisa técnico-científica e validadas por seus 181 países membros, ou seja, não são pautadas em percepções de cunho ideológico muito comum hoje em alguns setores da sociedade civil

organizada. Compete ao país importador avaliar as condições de aceitação da paridade ou equivalência com suas legislações, bem como das regras internacionais. No caso em questão, não foi identificada incompatibilidade com o Acordo TBT/OMC (Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio) e a Turquia, país membro da OMC e da OIE, entende que há equivalência com suas regras internacionais de bem-estar animal cuja referência é a OIE. O Brasil comercializa os animais, sendo que a destinação e tratamentos posteriores em território de outro país devem ser definidas por esses com base em sua soberania e costumes. Os países muçulmanos com quem o Brasil tem comércio aplicam o abate humanitário e zelam dos seus animais, o que pode ser demonstrado pelo documento encaminhado pela própria OIE que se encontra anexo.

O impedimento de exportação de animais vivos pode gerar imprevisibilidade no fluxo comercial e promover crise de confiabilidade no comércio internacional pelas exportações realizadas pelo Brasil. A perda de credibilidade pode gerar impactos gerais nas negociações internacionais do Agronegócio em curso para promover a remoção de barreiras relacionadas com abertura, manutenção e ampliação das exportações nesse e em outros países. Além disso, pode gerar instabilidade nas relações internacionais e afetar outros temas, tais como relacionados aos acordos de comércio, reduções tarifárias, cooperação, promoção e atração de investimentos. Não se pode descartar a possibilidade de que prejuízos causados pelas ações do Estado sobre os entes privados acarretem em prejuízos à União em eventuais ações de reparação de perdas e danos pelos entes privados de ambos países.

Considerando a possibilidade de reais prejuízos aos importadores, uma vez que o Estado estrangeiro considere inaceitável, não pode ser descartado o desencadeamento de ações de retaliações comerciais a diversos produtos brasileiros que, se aplicadas, podem não ficar caracterizadas como claras e inequívocas. Ou seja, podem desencadear escalada de retaliações disfarçadas com difícil caracterização de nexo causal, o que afetaria as diversas ações ofensivas no comércio internacional do Agronegócio.”

É evidente, por conseguinte, o risco de dano à ordem administrativa.

Assim, estando convencida de que a liminar deferida pelo douto juízo *a quo* causará violação aos bens tutelados pela Lei nº 8.437/92, de rigor a sua suspensão.

Ante o exposto, constatado carência superveniente em relação a parte do pedido, **DETERMINO** a suspensão da liminar deferida nos autos do processo nº 5000325-94.2017.403.6135, da 25ª Vara Federal da Seção Judiciária de São Paulo, que impedia a exportação de animais vivos para abate no exterior em todo o território nacional, até o trânsito em julgado da ação civil pública.

Comunique-se. Intimem-se. Publique-se.

Depois, à Procuradoria Regional da República.

Decorrido o prazo legal sem a interposição de recurso, archive-se.

São Paulo, 5 de fevereiro de 2018.

Assinado eletronicamente por: **CECILIA MARIA PIEDRA MARCONDES**

05/02/2018 19:42:25

<https://pje2g.trf3.jus.br/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>

ID do documento:



18020519420722800000001598997

IMPRIMIR

GERAR PDF