



Militância Antiespecista - militanciaantiespecista.com - militanciaantiespecista@gmail.com

NOTA TÉCNICA

Pela Proibição da Exportação Marítima de Animais Vivos em Santa Catarina

1. APRESENTAÇÃO

A presente Nota Técnica tem por objetivo subsidiar proposta legislativa em defesa da proibição da exportação marítima de animais vivos em Santa Catarina.

A exportação de animais vivos consiste no transporte internacional de bovinos, ovinos e outros animais ainda vivos, destinados principalmente ao abate ou à engorda em países importadores. Embora a atividade seja atualmente permitida pela legislação brasileira, sua legalidade não elimina os graves questionamentos éticos, ambientais e sociais relacionados ao sofrimento animal inerente ao transporte marítimo de longa duração.

O presente documento parte do reconhecimento de que os animais são seres sencientes, capazes de sentir dor, medo, estresse e sofrimento — condição reconhecida pela ciência contemporânea e incorporada progressivamente às legislações e políticas públicas de diversos países.

Nesse contexto, defende-se que a exportação marítima de animais vivos é incompatível com os avanços éticos e científicos relacionados à proteção animal e que Santa Catarina deve posicionar-se em favor de sua proibição.



2. A EXPORTAÇÃO DE ANIMAIS VIVOS NO CONTEXTO BRASILEIRO

A exportação de animais vivos tornou-se atividade de destaque dentro da pecuária brasileira nos últimos anos. Em 2024, segundo dados compilados a partir do Comex Stat, o Brasil atingiu pela primeira vez a marca de 1 milhão de bovinos vivos exportados, consolidando-se como o maior exportador mundial de bovinos vivos por via marítima. Este marco superou o recorde anterior de 784,5 mil animais registrado em 2018.¹

Em 2025, este crescimento se manteve. Dados da Associação Brasileira dos Exportadores de Animais Vivos (ABREAV) indicam que as exportações atingiram cerca de **1,07 milhão de animais**, gerando faturamento de aproximadamente US\$ 1 bilhão, novo recorde para o setor.²

Ainda assim, a exportação de animais vivos no Brasil representa apenas **0,3% do valor econômico total das exportações brasileiras** (Figura 1), que foram de US\$ 348,3 bilhões em 2025 — ou seja, uma fração mínima da balança comercial brasileira.



Figura 1 – Percentagem, em US\$, da exportação de produtos agropecuários. Em destaque, a exportação de animais vivos (0,3% do total). Fonte: Comex Stat. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis/1/1>



Os principais mercados importadores concentram-se no Oriente Médio e no Norte da África. A Turquia figura como principal destino dos embarques brasileiros, seguida por países como Egito, Iraque, Líbano, Líbia e Irã.³

O crescimento da atividade ocorreu paralelamente à redução da participação de concorrentes tradicionais. A Austrália, historicamente líder mundial na exportação marítima de animais vivos, passou a impor restrições progressivas à atividade em razão de preocupações éticas, ambientais e sociais. Nesse contexto, o crescimento das exportações brasileiras de animais vivos ocorreu em grande medida pela ocupação do espaço deixado pela Austrália no mercado internacional, aproveitando-se da ausência de restrições relevantes a essa atividade no Brasil.⁴

A infraestrutura nacional de exportação encontra-se concentrada principalmente no estado do Pará. Em 2024, o estado respondeu por aproximadamente 58% do valor exportado pelo setor, com quase 500 mil bovinos embarcados. O principal terminal utilizado é o Porto de Vila do Conde, localizado em Barcarena (PA), responsável por grande parte das operações nacionais.⁵

Este crescimento da exportação de animais vivos ocorre na contramão da opinião pública brasileira e da crescente mobilização social em torno do tema. Pesquisa realizada pela Ipsos revelou que **84% dos brasileiros são favoráveis ao fim dessa atividade**.⁶ Essa rejeição também se reflete no âmbito institucional. Uma sugestão legislativa apresentada por cidadãos, que propunha a proibição da exportação de animais vivos no Brasil, alcançou o número de apoios necessários e foi convertida, pela Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa do Senado Federal, no Projeto de Lei nº 3.093/2021. Desde então, o tema tem ganhado espaço em diferentes processos participativos nacionais, figurando entre as propostas mais apoiadas nas consultas públicas do Plano Plurianual da União 2024–2027, em 2023, e do Plano Clima Participativo, em 2024. No mesmo ano, consolidou-se um movimento nacional sob o lema "Não Exporte Vidas", que promoveu manifestações em dezessete estados brasileiros em defesa do fim da exportação de animais vivos. Em maio de 2025, essa mobilização alcançou novos avanços, com a aprovação de uma moção pelo fim da atividade no Conselho de Participação Social da Presidência da República e de outra moção, que aborda esse e outros temas de proteção animal, durante a 5ª



Conferência Nacional do Meio Ambiente.⁶ Esses acontecimentos evidenciam que, embora a exportação de animais vivos tenha se expandido nos últimos anos, cresce paralelamente a oposição da sociedade brasileira e o reconhecimento institucional da necessidade de banir essa prática.

3. EXPORTAÇÃO DE ANIMAIS VIVOS EM SANTA CATARINA

Santa Catarina integra a cadeia brasileira de exportação de animais vivos por meio do Porto de Imbituba, o único terminal catarinense que realiza esse tipo de operação.⁷

Desde 2016, milhares de bovinos foram embarcados pelo porto com destino principalmente à Turquia e ao Iraque.⁸

Em setembro de 2023, ocorreu uma das maiores operações recentes identificadas no estado, envolvendo o embarque de 7.451 bovinos destinados ao Oriente Médio (Tabela 1).⁹

Os animais embarcados são provenientes de diversas fazendas de Santa Catarina, mas também de outros estados brasileiros. Antes do embarque, permanecem concentrados em Estabelecimentos de Pré-Embarque (EPE), onde cumprem período de quarentena de 21 dias. Em Santa Catarina, a EPE 047SC está localizada no município de Capão Alto, a cerca de 300 km do Porto de Imbituba. Os animais exportados por esse porto também podem ser provenientes de EPEs situados em outros estados, como a unidade de Eldorado do Sul, no Rio Grande do Sul, a aproximadamente 378 km do porto.

A Portaria SAR n.º 30, de 14 de abril de 2011, ao justificar a criação do Estabelecimento de Pré-Embarque (EPE) de Imbituba, registra que o projeto foi desenvolvido em parceria entre a Secretaria de Estado da Agricultura e a empresa Terneiros Exportação Ltda., mediante a **cessão de área pública de 332.697,87 m²** localizada na comunidade de Arroio, em Imbituba, para implantação de Centro de Concentração e Adaptação de Bovinos destinados à exportação marítima. Trata-se de uma decisão que levanta sérios questionamentos sobre a utilização do patrimônio público.



Assim, os animais que são embarcados no Porto de Imbituba percorrem, antes do embarque, centenas de quilômetros por via terrestre. São então submetidos a viagens marítimas de 12 mil a 15 mil quilômetros, com duração aproximada de **17 a 32 dias até os portos de destino**.¹⁰

Tabela 1 – Embarques de animais vivos no Porto de Imbituba.

Ano	Países	UF do Produto	Código NCM	Descrição NCM	Unidade estatística	Valor US\$ FOB	Quantidade Estatística
2016	Turquia	Santa Catarina	01022990	Outros bovinos vivos	NUMERO (UNIDADE)	2.593.118	3.567
2018	Turquia	Santa Catarina	01022990	Outros bovinos vivos	NUMERO (UNIDADE)	8.535.800	13.132
2019	Turquia	Santa Catarina	01022990	Outros bovinos vivos	NUMERO (UNIDADE)	5.924.138	10.176
2019	Iraque	Santa Catarina	01022990	Outros bovinos vivos	NUMERO (UNIDADE)	1.597.245	2.210
2025	Marrocos	Santa Catarina	01022990	Outros bovinos vivos	NUMERO (UNIDADE)	7.702.891	6.959
2026	Iraque	Santa Catarina	01022990	Outros bovinos vivos	NUMERO (UNIDADE)	770.610	701
2026	Marrocos	Santa Catarina	01022990	Outros bovinos vivos	NUMERO (UNIDADE)	406.155	315
2026	Argélia	Santa Catarina	01022990	Outros bovinos vivos	NUMERO (UNIDADE)	168.626	125

Fonte: Comex Stat. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/154909>

A exportação de animais vivos em Santa Catarina representa apenas **0,1% do valor total das exportações do estado** (Figura 2). Em termos econômicos, trata-se de atividade de relevância marginal para a balança comercial catarinense. Ainda assim, seus impactos são desproporcionalmente elevados, impondo intenso sofrimento aos animais, gerando danos ambientais e afetando diretamente a qualidade de vida das comunidades locais.





Figura 2 – Percentagem das exportações agropecuárias no estado de Santa Catarina, com destaque para a exportação de animais vivos. Fonte: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/comex-vis/5/44>

Os dados de comércio exterior também demonstram que Santa Catarina possui participação bastante reduzida na exportação nacional de animais vivos. Em 2025, o estado exportou aproximadamente US\$ 7,3 milhões, enquanto as exportações brasileiras do setor totalizaram cerca de US\$ 1,2 bilhão, fazendo com que Santa Catarina representasse apenas **0,61% do valor exportado pelo país**.

4. IMPACTO NOS ANIMAIS

Nas últimas décadas, o conhecimento científico consolidou o entendimento de que mamíferos possuem sistemas neurológicos capazes de experimentar dor, medo, ansiedade, sofrimento e estados emocionais complexos.¹¹

A própria **Organização Mundial de Saúde Animal (WOAH)** reconhece a necessidade de proteção dos animais durante o transporte justamente porque eles são capazes de sofrer.¹² Sob essa perspectiva, os animais não podem ser tratados exclusivamente como carga ou mercadoria.



A proteção dos animais constitui princípio reconhecido pelo ordenamento jurídico brasileiro e encontra fundamento direto na **Constituição Federal**. O artigo 225 estabelece que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. Em seu § 1.º, inciso VII, determina expressamente que incumbe ao Poder Público:

"proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais à crueldade."
(BRASIL, 1988, art. 225, § 1.º, VII)

A vedação constitucional à crueldade contra animais representa um dos mais importantes marcos jurídicos da proteção animal no Brasil, conferindo relevância constitucional ao tema e impondo limites às atividades econômicas que possam gerar sofrimento desnecessário.

A interpretação desse dispositivo foi progressivamente ampliada pela **jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF)**, que reconheceu a incompatibilidade entre a Constituição e práticas que submetem animais a sofrimento em nome de tradições culturais, entretenimento ou interesses econômicos. Entre os precedentes mais relevantes destacam-se a declaração de inconstitucionalidade da chamada Farra do Boi (RE 153.531/SC); a vedação das rinhas de galos (ADI 1.856/RJ); e a vedação da vaquejada (ADI 4.983/CE).

Tais decisões demonstram a evolução da interpretação constitucional brasileira no sentido de reconhecer os animais como seres merecedores de tutela jurídica contra práticas cruéis.

Diversos estudos científicos apontam que o transporte prolongado, principalmente por via marítima, constitui um dos principais fatores de **comprometimento do bem-estar animal**.¹³

Os animais exportados vivos permanecem confinados por semanas a bordo de embarcações, submetidos a condições prolongadas de estresse e insalubridade. Durante a viagem, são continuamente expostos a (Figura 3):

- alta concentração de dejetos e urina;



- restrição severa de movimento, impedindo até mesmo que se deitem;
- temperaturas extremas;
- movimentação constante do navio;
- restrição de alimentação e hidratação, ruídos intensos, e muitos outros.

Cada bovino pode produzir, em média, cerca de 30 kg de esterco por dia, o que, sem sistemas adequados de manejo individualizado, resulta no **acúmulo contínuo de fezes e urina** no ambiente de confinamento. Isso leva à liberação de **amônia** — substância **tóxica** associada a irritações respiratórias e agravamento das condições sanitárias a bordo.¹⁴



Figura 3 – Bovinos brasileiros confinados em embarcação de transporte marítimo de animais vivos, durante escala na Cidade do Cabo, África do Sul. Fonte:

<https://mercyforanimals.org.br/blog/imagens-que-revelam-o-horror-da-exportacao-de-animais-vivos/>



A mortalidade durante essas viagens é frequente, estando entre as principais causas as **doenças respiratórias e o estresse térmico**, agravados pelas condições ambientais adversas e pelo confinamento prolongado. Tais condições são amplamente reconhecidas como **inerentes** ao modelo de exportação marítima de animais vivos, frequentemente descrito por especialistas como incompatível com padrões adequados de bem-estar animal — caracterizado como ambiente de confinamento extremo, sem possibilidade efetiva de assegurar condições mínimas de conforto e saúde aos animais transportados.¹⁴

Carga de 19 mil bois do Brasil infesta o ar da capital da África do Sul

"Fedor inimaginável" vindo da embarcação incomodou moradores e atingiu diversas partes da cidade. Animais seriam provenientes de empresa gaúcha especializada na exportação de gado vivo

POR ISABEL HARARI E ANDRÉ CAMPOS | EDIÇÃO NAIRA HOFMEISTER

21/02/2024 12:58



Figura 4 – Matéria jornalística sobre o "fedor inimaginável" proveniente de embarcação brasileira que parou no porto da Cidade do Cabo, África do Sul. Fonte:

<https://reporterbrasil.org.br/2024/02/19-mil-bois-do-brasil-infestam-ar-africa-do-sul/>

Em 2024, a passagem de um navio transportando aproximadamente 19 mil bovinos vivos do Brasil (Rio Grande do Sul) com destino ao Iraque gerou forte repercussão internacional. Durante uma escala para abastecimento na Cidade do



Cabo, África do Sul, moradores e autoridades relataram a presença de odor intenso e insuportável associado à embarcação (Figura 4), descrito pelo jornal britânico The Guardian como um **"fedor inimaginável"**.¹⁵

Na ocasião, o Conselho Nacional de Sociedades para a Prevenção da Crueldade contra os Animais (NSPCA), organização sul-africana de proteção animal, realizou inspeção a bordo e relatou a presença de **animais doentes e mortos** durante o trajeto. A entidade classificou as condições encontradas como **"abomináveis"**.¹⁵ Segundo registros associados à operação, os bovinos estavam em condições consideradas adequadas no momento do embarque, o que evidencia a **deterioração significativa do bem-estar animal ao longo da viagem marítima**.

Segundo a Autoridade Europeia para a Segurança Alimentar (EFSA), a duração da viagem é fator diretamente relacionado ao aumento do sofrimento animal.¹⁶

A EFSA concluiu que não existe transporte de longa duração completamente livre de impactos negativos sobre o bem-estar animal.¹⁷ Em outras palavras, o sofrimento não decorre apenas de falhas operacionais — ele é inerente ao próprio modelo de transporte.

5. OS LIMITES DA FISCALIZAÇÃO

Frequentemente argumenta-se que a atividade é segura porque segue protocolos sanitários rigorosos. Entretanto, é importante destacar que protocolos sanitários não equivalem à garantia de bem-estar animal. Um animal pode estar sanitariamente apto para exportação e, ainda assim, ser submetido a sofrimento prolongado durante o transporte.

Além disso, a atuação das autoridades brasileiras encerra-se no momento em que os animais deixam o território nacional.¹⁸ Após a chegada ao país importador, o Brasil não possui competência para fiscalizar:

- condições de manejo;
- permanência em confinamento;
- transporte interno;
- métodos de abate.



Isso significa que milhares de animais exportados por Santa Catarina deixam de contar com qualquer proteção efetiva das autoridades brasileiras após o desembarque.

6. ACIDENTES, MORTALIDADE EM MASSA E RISCOS AMBIENTAIS

Além das questões relacionadas ao bem-estar animal, a exportação marítima de animais vivos também é objeto de debates envolvendo riscos ambientais, biossegurança e gestão de emergências. Ao longo das últimas décadas, diversos acidentes marítimos e eventos de mortalidade em massa contribuíram para ampliar o escrutínio público sobre essa atividade.^{19 20}

No Brasil, em 2012, durante operação de exportação de bovinos vivos a partir do **Porto de Vila do Conde** (Barcarena, Pará), o navio de bandeira panamenha MV Gracia del Mar partiu com aproximadamente 5.200 animais com destino ao Egito. Durante a viagem, a embarcação teria sofrido **falha no sistema de ventilação**, resultando na **morte de cerca de 2.750 bovinos**. Em razão da ocorrência e de preocupações sanitárias, o Egito e outros países do Norte da África recusaram o desembarque dos animais sobreviventes.²¹

Na ocasião, o presidente da **Minerva Foods**, Fernando de Queiroz — empresa responsável pela exportação —, declarou publicamente: "vendemos gado colocado em um navio aqui no Brasil. **A partir da hora em que os bois passam para o navio, não é responsabilidade nossa.**"²¹

Em outubro de 2015, **novo acidente** ocorreu no **Porto de Vila do Conde**, em Barcarena, no Pará. O navio de transporte de gado **Haidar**, de bandeira libanesa, **nafragou** poucos minutos após deixar o cais portuário. A embarcação transportava aproximadamente **5.000 bovinos** vivos destinados à exportação para a Venezuela. O acidente provocou a morte por afogamento da maior parte dos animais embarcados. Confinados nos porões e apavorados com a água entrando, os bois pisotearam-se em busca de uma saída e pouquíssimos conseguiram escapar, pelos vãos do casco (Figura 5). Os animais que conseguiram nadar até as margens do rio foram abatidos no local. Estima-se que cerca de **2.600 carcaças**, o equivalente a aproximadamente 2 mil toneladas de matéria orgânica, permaneceram no fundo do rio Pará, desencadeando



um grave desastre ambiental. A decomposição dos animais deteriorou a qualidade da água e produziu um forte odor que se espalhou pela região, levando o município a decretar **estado de emergência**.²² A remoção das carcaças exigiu uma ampla operação envolvendo diversos órgãos públicos e equipes especializadas, que trabalharam durante **vários meses** para tentar reduzir os impactos ambientais e sanitários do acidente.²³

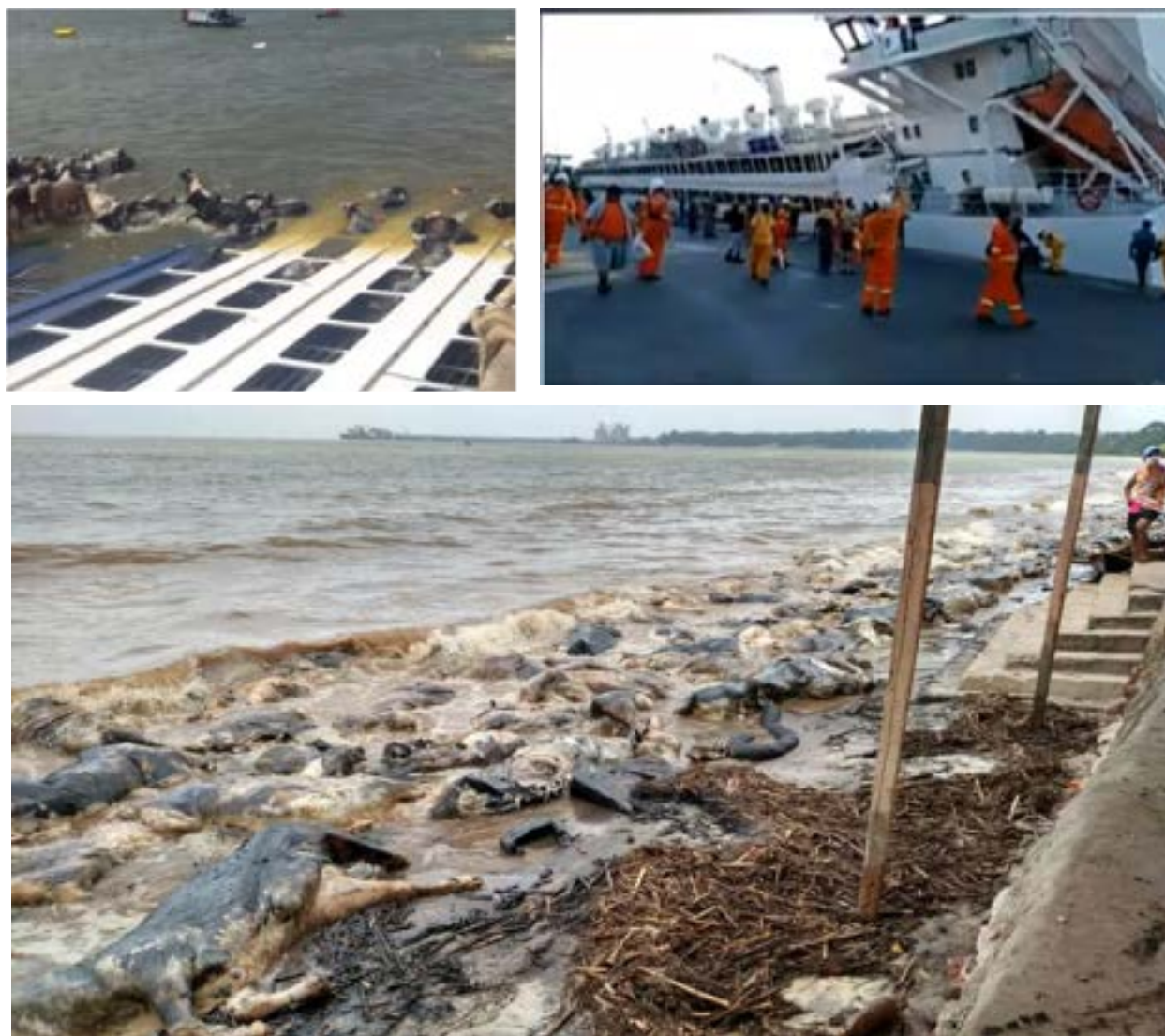


Figura 5 – Momento do tombamento do navio com 5.000 bovinos no Porto de Vila do Conde (PA), em 2015. Fonte: <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2015/10/imagens-mostram-momento-em-que-navio-tom-ba-no-porto-de-barcarena.html>



O naufrágio do Haidar provocou graves impactos socioambientais para mais de **18 mil pessoas** que viviam nas comunidades do entorno do porto. As carcaças de milhares de animais e o vazamento de aproximadamente 700 toneladas de óleo contaminaram o rio Pará, comprometendo a pesca, a qualidade da água e o modo de vida de comunidades que dependiam diretamente do rio para sua subsistência. Em maio de 2026, mais de 10 anos após o acidente, a ação civil pública que buscava indenização para cerca de 18 mil pessoas atingidas foi arquivada, deixando milhares de vítimas sem reparação coletiva do desastre ambiental provocado.²⁴

Em março de 2026, novo incidente ocorreu no **Porto de São Sebastião**, no litoral norte de São Paulo. Durante a operação de carregamento do navio North Star 1, destinado ao transporte de bovinos para a Turquia, um incêndio atingiu a embarcação e mobilizou ampla operação de emergência.²⁵ No momento da ocorrência, 480 bovinos já estavam a bordo da embarcação, de um total previsto de aproximadamente 2.600 animais. O episódio exigiu a adoção de medidas sanitárias e ambientais emergenciais. Cinco trabalhadores tiveram dificuldades respiratórias durante o incêndio.²⁶ Três bovinos morreram após o desembarque.²⁷ Além dos riscos à segurança dos animais, o acidente evidenciou a vulnerabilidade das operações de transporte marítimo de animais vivos.

Acidentes e mortalidade em massa com navios que exportam animais vivos são recorrentes em todo o mundo. Em 2015, mesmo ano do acidente com o navio Haidar no Pará, um navio transportando cerca de **13.000 ovelhas** foi rejeitado pelas autoridades da Jordânia após inspeções apontarem que aproximadamente 40% dos animais (5.200 ovelhas) estavam mortos.²⁸ Relatos oficiais indicaram que os animais teriam permanecido por longos períodos sem acesso adequado a água e alimentação durante o transporte, levando a **desidratação severa, exaustão e mortalidade em massa**. A embarcação passou de porto em porto com as ovelhas sobreviventes em meio às mortas por duas semanas, até conseguir atracar na Somália, quando se constatou a **morte de todos os 13.000 animais**.

No mesmo ano, um navio transportando 14.000 ovelhas naufragou no porto de Midia, na Romênia, com a maioria das ovelhas morrendo afogadas.²⁹



Em setembro de 2020, o navio Gulf Livestock 1 naufragou no Mar da China Oriental, a aproximadamente 185 km a oeste da ilha de Amami Ōshima, no Japão. A embarcação transportava aproximadamente **5.867 novilhas e 43 tripulantes**. Apenas dois sobreviventes humanos foram resgatados. A investigação oficial foi conduzida pela Panama Maritime Authority, país de bandeira da embarcação. Relatos do sobrevivente resgatado imediatamente após o naufrágio indicaram que a falha do motor principal durante o tufão foi determinante para o desastre.³⁰

Em agosto de 2019, o navio Al Shuwaikh partiu da Romênia transportando cerca de 70.000 ovelhas com destino a países do Golfo Pérsico. Durante a viagem, os animais permaneceram confinados por quase **três semanas em temperaturas superiores a 40 °C**, sem espaço suficiente para se afastarem da incidência direta do sol ou das áreas mais quentes da embarcação.³¹ Imagens e monitoramentos realizados pela organização Animals International registraram a morte de centenas de ovelhas por estresse térmico (Figura 6). Organizações de proteção animal e membros da Comissão Europeia haviam alertado previamente para os riscos da operação e solicitado a suspensão da viagem, mas as autoridades romenas autorizaram o embarque.

Em 2017, imagens obtidas por denunciante e divulgadas pela imprensa revelaram condições extremas a bordo do navio Awassi Express. As gravações, realizadas durante cinco viagens comerciais de longa distância, documentaram milhares de ovelhas **submetidas a calor e umidade intensos, superlotação, acúmulo de fezes e urina, além de dificuldades de acesso à água e alimentação**. Muitos animais apresentavam sinais graves de estresse térmico, permaneciam ofegantes e debilitados, enquanto outros **morreram lentamente em meio aos próprios dejetos**. As imagens também registraram cordeiros parcialmente soterrados pelo acúmulo de resíduos e animais ainda vivos sendo lançados ao mar.³²





Figura 6 – Imagens da investigação publicada no programa 60 Minutes Australia, sobre as condições de transporte a bordo do navio Awassi Express. Fonte:

<https://animalsaustralia.org/our-work/live-export/live-export-disasters-that-could-happen-again/>

Desde 2003 há relatos de mortes em massa de animais em alto-mar. Nesse ano, foi documentada a morte de milhares de animais após mais de **50.000 ovelhas** transportadas pelo navio Cormo Express permanecerem cerca de **80 dias confinadas em alto-mar**, após serem rejeitadas pela Arábia Saudita. Os sobreviventes foram posteriormente desembarcados na Eritreia e abatidos.³³ De forma similar, em 2012, após a rejeição de uma carga de **21.000 ovelhas** pelo Bahrein, os animais permaneceram semanas confinados no mar antes de serem encaminhados ao Paquistão, onde foram submetidos a métodos de abate amplamente denunciados por sua brutalidade.³³

Em setembro de 2025, o **navio Spiridon II** saiu de Montevidéu, no Uruguai, transportando 2.901 vacas com destino a Bandırma, na Turquia. Entre elas, cerca de 1.400 estavam prenhes. Após 32 dias de viagem, a embarcação chegou ao destino, mas as autoridades turcas **recusaram o desembarque por problemas na documentação** de 469 animais.³⁴

Nenhuma das vacas pôde deixar o navio. **Durante semanas, o Spiridon II permaneceu à deriva na costa turca**, enquanto os animais continuavam confinados em condições cada vez mais degradantes. Quando finalmente foi decidido o retorno da embarcação, as vacas já haviam passado quase **dois meses** presas no mar. A



previsão era que chegassem novamente ao Uruguai em meados de dezembro, totalizando cerca de 87 dias de confinamento contínuo.

Os relatos são chocantes: forte odor de decomposição, enxames de moscas, calor excessivo, ventilação inadequada e animais obrigados a permanecer sobre seus próprios dejetos. Pelo menos 58 vacas morreram durante a viagem. Além disso, cerca de **140 bezerros nasceram a bordo**; apenas 50 foram identificados posteriormente, enquanto o destino dos demais permaneceu desconhecido.³⁴

A sucessão de acidentes e episódios de sofrimento animal registrados ao redor do mundo demonstra que os riscos associados à exportação marítima de animais vivos não se limitam a eventos excepcionais. Ao contrário, **trata-se de atividade marcada por problemas recorrentes relacionados ao transporte, às condições ambientais extremas, às falhas operacionais e às dificuldades de fiscalização após o desembarque.**

7. O MUNDO ESTÁ MUDANDO

Nas últimas décadas, diversos países passaram a restringir ou proibir a exportação marítima de animais vivos em resposta a preocupações relacionadas ao bem-estar animal, aos riscos sanitários e à ocorrência de acidentes durante o transporte. A tendência internacional tem sido de aumento do escrutínio regulatório sobre essa atividade, especialmente após episódios de mortalidade em massa amplamente divulgados pela imprensa e por órgãos de fiscalização.

A Nova Zelândia proibiu totalmente a exportação marítima de animais vivos em 2023.³⁵ Após o naufrágio do navio Gulf Livestock 1 no Mar da China Oriental, que resultou na morte de 41 tripulantes e aproximadamente 5.867 bovinos, o governo anunciou o encerramento gradual da exportação marítima de animais vivos para reprodução. A proibição entrou integralmente em vigor em abril de 2023.

O Reino Unido aprovou, em 2024, legislação proibindo a exportação de bovinos, ovinos, caprinos, suínos e equinos vivos destinados ao abate ou à engorda. A medida foi justificada pelo entendimento de que longas viagens internacionais expõem os animais a sofrimento desnecessário e a riscos incompatíveis com os padrões modernos de bem-estar animal.³⁶



A **Austrália**, historicamente um dos maiores exportadores mundiais de animais vivos, também vem adotando restrições crescentes. Após sucessivos escândalos envolvendo mortalidade de ovinos durante viagens ao Oriente Médio, o governo australiano anunciou em 2024 o encerramento gradual da exportação marítima de ovelhas vivas para abate, com previsão de término da atividade em 1.º de maio de 2028. A decisão foi fundamentada em décadas de evidências sobre estresse térmico, mortalidade e sofrimento animal durante o transporte.³⁷

Na **União Europeia**, embora a exportação de animais vivos permaneça permitida, diversos países têm defendido restrições mais rigorosas ou a substituição pelo comércio de carne refrigerada e congelada. Em 2022, o Parlamento Europeu aprovou recomendações para limitar a duração das viagens, reforçar exigências de bem-estar animal e restringir exportações para países que não garantam padrões equivalentes de proteção animal. Países como **Alemanha, Luxemburgo e Países Baixos** adotaram restrições adicionais ou suspenderam determinadas rotas para destinos considerados de alto risco.³⁸

Essas mudanças regulatórias demonstram uma tendência internacional de reavaliar a exportação de animais vivos à luz dos avanços científicos sobre bem-estar animal, dos riscos operacionais, ambientais e sociais inerentes ao transporte marítimo de animais vivos e da crescente preocupação da sociedade com os impactos éticos e ambientais dessa atividade.

8. CONCLUSÃO

A exportação marítima de animais vivos submete seres sencientes a jornadas prolongadas de confinamento, estresse e sofrimento.

As evidências científicas disponíveis demonstram que os impactos sobre os animais, o meio ambiente e as pessoas não são meramente eventuais, mas inerentes à própria natureza da atividade.

Santa Catarina possui histórico reconhecido de avanço em políticas de proteção animal e pode exercer papel de liderança no debate nacional sobre o tema.



Diante das evidências científicas, dos múltiplos incidentes associados a esta prática, dos precedentes internacionais e dos princípios éticos de respeito à vida e à sensibilidade animal, esta Nota Técnica manifesta apoio à proibição da exportação marítima de animais vivos em Santa Catarina, conclamando os poderes públicos a tomarem iniciativa para a proibição desta prática.³⁹

Por estarem de acordo com o conteúdo desta Nota Técnica, assinam o presente documento os responsáveis abaixo identificados.

REFERÊNCIAS

1. COMEX STAT. Exportação de bovinos vivos. Brasília: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), 2024. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral/154826> (Acesso em: 24/04/2026)
2. ESTAÇÃO LIVRE MT. Exportação de bovinos vivos ultrapassa 1 milhão de cabeças e avança com padronização sanitária no Brasil. 2025. Disponível em: <https://estacaolivremt.com.br/exportacao-de-bovinos-vivos-ultrapassa-1-milhao-de-cabecas-e-avanca-com-padronizacao-sanitaria-no-brasil/> (Acesso em: 24/04/2026)
3. MAPA – Ministério da Agricultura e Pecuária. Brasil retoma exportação de bovinos vivos para o Egito. Brasília: MAPA, 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/noticias/2022/brasil-retoma-exportacao-de-bovinos-vivos-para-o-egito/> (Acesso em: 24/04/2026)
4. PODER360. Exportação de bois vivos romperá 1 milhão de cabeças em 2025. 2024. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/poder-agro/exportacao-de-bois-vivos-rompera-1-milhao-de-cabecas-em-2025/> (Acesso em: 24/04/2026)
5. AGRO EM DIA. Pará puxa recorde de exportações de gado vivo do Brasil em 2024. 15 jan. 2025. Disponível em: <https://agroemdia.com.br/2025/01/15/para-puxa-recorde-de-exportacoes-de-gado-vivo-do-brasil-em-2024/> (Acesso em: 24/04/2026)
6. STURARO, George. Brasil torna-se líder em exportação de bovinos vivos. Le Monde Diplomatique Brasil, 16 jul. 2025. Disponível em:



- <https://diplomatie.org.br/brasil-torna-se-lider-em-exportacao-de-bovinos-vivos> (Acesso em: 24/04/2026)
7. SCPAR – SC Participações e Parcerias S.A. Operações de exportação de animais vivos: histórico do porto. Imbituba: SCPAR, 2023a. Disponível em: <https://portodeimbituba.com.br/category/noticias/operacoes/> (Acesso em: 24/04/2026)
8. SCPAR – SC Participações e Parcerias S.A. Porto de Imbituba exporta 3.595 bois vivos para a Turquia. Imbituba: SCPAR, 2023b. Disponível em: <https://portodeimbituba.com.br/porto-de-imbituba-exporta-3-595-bois-vivos-para-a-turquia/> (Acesso em: 24/04/2026)
- CIDASC – Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina. Porto de Imbituba realiza exportação recorde em número de cabeças de gado. Florianópolis: CIDASC, 2019. Disponível em: <https://www.cidasc.sc.gov.br/blog/2019/05/03/porto-de-imbituba-realiza-exportacao-recorde-em-numero-de-cabecas-de-gado/> (Acesso em: 24/04/2026)
9. CIDASC – Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina. Mais de sete mil terneiros vivos são embarcados para Turquia e Iraque no Porto de Imbituba. 2023. Disponível em: <https://www.cidasc.sc.gov.br/blog/2023/09/11/mais-de-sete-mil-terneiros-vivos-sao-embarcados-para-turquia-e-iraque-no-porto-de-imbituba/> (Acesso em: 24/04/2026)
10. SCPAR – SC Participações e Parcerias S.A. Porto de Imbituba exporta mais de 3.500 bois vivos para a Turquia. Imbituba: SCPAR, 2019. Disponível em: <https://portodeimbituba.com.br/porto-de-imbituba-exporta-mais-de-3-500-bois-vivos-para-a-turquia/> (Acesso em: 24/04/2026)
- CIDASC – Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola de Santa Catarina. Porto de Imbituba exporta mais de 3.500 bois vivos para a Turquia. Florianópolis: CIDASC, 2019. Disponível em: <https://www.cidasc.sc.gov.br/blog/2019/09/09/porto-de-imbituba-exporta-mais-de-3-500-bois-vivos-para-a-turquia>. Acesso em: 24 abr. 2026. (Acesso em: 24/04/2026)
11. LOW, Philip et al. *The Cambridge Declaration on Consciousness*. Proclamada em 7 jul. 2012 durante a Francis Crick Memorial Conference on Consciousness in Human and Non-Human Animals, Churchill College, University of Cambridge, Cambridge, Reino Unido. Disponível em: <https://philiplow.foundation/consciousness/> (Acesso em: 24/04/2026)
12. WOAHA – World Organisation for Animal Health. Animal welfare. Paris: WOAHA, 2023. Disponível em: <https://www.woah.org/en/what-we-do/animal-health-and-welfare/animal-welfare/> (Acesso em: 24/04/2026)
13. WOAHA – World Organisation for Animal Health. Codes and Manuals. Paris: WOAHA, [s.d.]. Disponível em: <https://www.woah.org/en/what-we-do/standards/codes-and-manuals/> (Acesso em: 24/04/2026)
14. REPÓRTER BRASIL. 19 mil bois do Brasil infestam ar na África do Sul. 19 fev. 2024. Disponível em: <https://reporterbrasil.org.br/2024/02/19-mil-bois-do-brasil-infestam-ar-africa-do-sul/> (Acesso em: 24/04/2026)
15. THE GUARDIAN. Cape Town hit by 'unimaginable stench' from 19,000 cattle on live export ship. 20 fev. 2024. Disponível em: <https://www.theguardian.com/world/2024/feb/20/cape-town-hit-by-unimaginable-stench-from-19000-cattle-on-live-export-ship> (Acesso em: 24/04/2026)



16. EFSA – European Food Safety Authority. Welfare of animals during transport. EFSA Journal, v. 20, n. 8, e7442, 2022a. Disponível em: <https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/10.2903/j.efsa.2022.7442> (Acesso em: 24/04/2026)
17. EFSA – European Food Safety Authority. More space, lower temperatures and shorter journeys: EFSA recommendations to improve animal welfare during transport. 2022b. Disponível em: <https://www.efsa.europa.eu/en/news/more-space-lower-temperatures-shorter-journeys-efsa-recommendations-improve-animal-welfare> (Acesso em: 24/04/2026)
18. MAPA – Ministério da Agricultura e Pecuária. VIGIAGRO – Vigilância Agropecuária Internacional. Brasília: MAPA, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/internacional/assuntos/vigilancia-agropecuaria> (Acesso em: 24/04/2026)
19. FAO - Food And Agriculture Organization Of The United Nations. Livestock transportation and slaughter practices: Practical guidelines for Asia and the Pacific region. Rome: FAO, 2023. Disponível em: <https://www.fao.org/3/cc6002en/cc6002en.pdf> (Acesso em: 24/04/2026)
20. IMO – International Maritime Organization. Segurança de embarcações de transporte pecuário. Londres: IMO, 2023. Disponível em: <https://www.imo.org> (Acesso em: 24/04/2026)
21. BEEFPOINT. Exportação de gado vivo: empresa transportadora é responsável por acidente, dizem ABEG e Minerva. 2012. Disponível em: <https://beefpoint.com.br/exportacao-de-gado-vivo-empresa-transportadora-e-responsavel-por-acidente-dizem-abeg-e-minerva/> (Acesso em: 24/04/2026)
22. SOUZA, Jorge de. Os bois que foram considerados culpados por um naufrágio. Histórias do Mar, 6 out. 2025. Disponível em: <https://historiasdomar.com/os-bois-que-foram-considerados-culpados-por-um-naufragio> (Acesso em: 24/04/2026)
23. BRASIL. Ministério Público Federal. Procuradoria da República no Pará. Caso Haidar: acordo de reparação dos impactos socioambientais do naufrágio em Barcarena (PA). Belém: MPF, 2018. Disponível em: <https://www.mpf.mp.br/o-mpf/unidades/pr-pa/especiais/caso-haidar-1> (Acesso em: 24/04/2026)
24. REVISTA GALILEU. Caso de naufrágio de navio com 5 mil bois no Pará que pedia indenização a vítimas é arquivado. Galileu, 27 maio 2026. Disponível em: <https://revistagalileu.globo.com/ciencia/meio-ambiente/noticia/2026/05/caso-de-naufragio-de-navio-com-5-mil-bois-no-para-que-pedia-indenizacao-a-vitimas-e-arquivado.ghtml> (Acesso em: 24/04/2026)
25. IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. Ibama monitora riscos ambientais após incêndio em navio de carga viva no Porto de São Sebastião. Brasília: Ibama, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/ibama/pt-br/assuntos/noticias/2026/ibama-monitora-riscos-ambientais-apos-incendio-em-navio-de-carga-viva-no-porto-de-sao-sebastiao> (Acesso em: 24/04/2026)
26. G1. Fogo em navio com carga de gado em São Sebastião: tripulantes recebem alta após inalar fumaça. 4 mar. 2026a. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/vale-do-paraiba-regiao/noticia/2026/03/04/fogo-em-navio-com-carga-de-gado-em-sao-sebastiao-tripulantes-recebem-alta-apos-inalar-fumaca.ghtml> (Acesso em: 24/04/2026)
27. G1. Gado resgatado de navio que pegou fogo em São Sebastião recebe cuidados e passa bem, diz diretor de fazenda. 5 mar. 2026b. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/ribeirao-preto-franca/noticia/2026/03/05/gado-resgatado-de-navio-que-pe>



- [gou-fogo-em-sao-sebastiao-recebe-cuidados-e-passa-bem-diz-diretor-de-fazenda.ghtml](#) (Acesso em: 24/04/2026)
28. CUSTOMS TODAY. Jordan sends back a Romanian vessel after 40% of sheep found dead. 2015. Disponível em: <https://customstoday.media/jordan-send-back-a-romanian-vessel-after-40-heads-of-sheep-found-dead-2/> (Acesso em: 24/04/2026)
29. BBC NEWS. Romania: Ship carrying 14,000 sheep sinks at Black Sea port. 2019. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-europe-50538592> (Acesso em: 24/04/2026)
30. PANAMA MARITIME AUTHORITY. Investigation into the sinking of Gulf Livestock 1 (IMO 9239700), 2 September 2020. [Relatório não disponibilizado publicamente.] Cf. também: STUFF.CO.NZ. Report produced on fatal Gulf Livestock 1 sinking, findings not released. Disponível em: <https://www.stuff.co.nz/national/128311004> (Acesso em: 24/04/2026)
31. THE ANIMAL READER. Sheep boiled to death on livestock ship. 31 ago. 2019. Disponível em: <https://www.theanimalreader.com/2019/08/31/sheep-boiled-to-death-on-livestock-ship-more-face-t-he-same-fate/> (Acesso em: 24/04/2026)
32. ANIMALS AUSTRALIA. Live export disasters that could happen again. 2019. Disponível em: <https://animalsaustralia.org/our-work/live-export/live-export-disasters-that-could-happen-again/> (Acesso em: 24/04/2026)
33. AUSTRÁLIA. Department of Agriculture, Fisheries and Forestry. MV Bahijah livestock vessel updates. Canberra: Department of Agriculture, Fisheries and Forestry, 2024. Disponível em: <https://www.agriculture.gov.au/about/news/mv-bahijah-live-updates> (Acesso em: 24/04/2026)
34. THE ANIMAL READER. Cows trapped at sea for 87 days: ship Spiridon II returns to Uruguay after Turkey refuses entry. 15 nov. 2025. Disponível em: <https://www.theanimalreader.com/2025/11/15/cows-trapped-at-sea-for-87-days-ship-spiridon-ii-returns-to-uruguay-after-turkey-refuses-entry/> (Acesso em: 24/04/2026)
35. MPI – New Zealand Ministry for Primary Industries. Restrictions on exporting livestock by sea. Wellington: MPI, 2023. Disponível em: <https://www.mpi.govt.nz/export/animals/live-animals-including-livestock/requirement-documents-for-exporting-live-animals/animal-welfare-export-certificates/restrictions-on-exporting-livestock> (Acesso em: 24/04/2026)
36. REINO UNIDO. Animal Welfare (Livestock Exports) Act 2024. Londres: Parlamento do Reino Unido, 2024. Disponível em: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2024/13/enacted> (Acesso em: 24/04/2026)
37. AUSTRÁLIA. Department of Agriculture, Fisheries and Forestry. Phase out of live sheep exports by sea. Canberra: Australian Government, 2024. Disponível em: <https://www.agriculture.gov.au/biosecurity-trade/export/controlled-goods/live-animals/livestock/live-sheep-exports-phase-out> (Acesso em: 24/04/2026)
38. TRIBUNAL DE CONTAS EUROPEU. Animal welfare in the EU: closing the gap between ambitious goals and practical implementation. Luxemburgo: ECA, 2018. Disponível em: https://www.eca.europa.eu/en/publications/SR18_31 (Acesso em: 24/04/2026)
39. UNESCO. Declaração Universal dos Direitos dos Animais. Bruxelas: UNESCO, 1978. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/direitosdosanimais/files/2018/10/DeclaracaoUniversaldosDireitosdosAnimaisBruxelas1978.pdf> (Acesso em: 24/04/2026)

