



<https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwU5m0I> (English subtitles)

Act: [www.animalsinternational.org/Brazil](http://www.animalsinternational.org/Brazil)

# **Sumário / Summary / Abstracto / İçindekiler / Table des matières / Sommario / Inhaltsverzeichnis / резюме / فهرست مطالب / 目次 / 目錄**

Português.....	3
Ativistas animalistas do Brasil precisam de ajuda internacional.....	3
Inspeção Técnica.....	5
English.....	13
Animal rights activism in Brazil needs international help.....	13
Technical Inspection.....	15
Español.....	20
Activistas animalistas de Brasil necesitan de ayuda internacional.....	20
Inspección Técnica.....	22
Türk.....	31
Brezilya'daki Hayvan Aktivistlerinin Uluslararası Yardıma İhtiyacı Var.....	31
Français.....	33
Les militants pour les droits des animaux au Brésil appellent à l'aide internationale.....	33
Italiano.....	35
Attivisti animali in Brasile hanno bisogno di aiuto internazionale.....	35
Deutsch.....	37
Tieraktivisten in Brasilien brauchen internationale Hilfe.....	37
Technischer Prüfbericht.....	39
русский.....	45
БРАЗИЛЬСКИЕ АКТИВИСТЫ ПО ЗАЩИТЕ ПРАВ ЖИВОТНЫХ НУЖДАЮТСЯ В ПОМОЩИ МЕЖДУНАРОДНОГО СООБЩЕСТВА!.....	45
فارسی.....	47
فعالان حقوق حیوانات در برزیل نیاز به کمک بین‌المللی دارند.....	47
ジャポネーズ.....	48
ブラジルの動物愛護活動家は国際的な助けが必要.....	48
中國.....	49
巴西的动物保护团队需要国际社会的帮助.....	49
Fotos / Photos / Fotos / Resimler / Photos / Foto / Fotos / фотографии / عکس ها / 写真 / 照片.....	50
Vídeos / Videos / Vídeos / Videolar / Vidéos / Video / Videos / видео / فيلم ها / ビデオ / 視頻.....	99
Petição / Petition / Petición / Dilekçe / Pétition / Petizione / Petition / петиция / دادخواست / 請願 / 請願書.....	99
Cartazes / Posters / Letreros / Poster / Poster / Manifesto / Poster / плакаты / پوستر / ポスター / 招貼.....	100

# Português

## Ativistas animalistas do Brasil precisam de ajuda internacional

São Paulo, 05/02/2018.

Nos últimos dias, ativistas pelos Direitos Animais no Brasil vêm sofrendo ataques e ameaças por parte de pecuaristas e outros atores que se beneficiam financeiramente da indústria da carne.

Em uma conquista histórica, ONGs animalistas conseguiram impedir judicialmente o embarque de animais vivos para exportação em todos os portos do Brasil.

Contudo, após descumprir as decisões anteriores, em manobra muito mais política que jurídica, os ruralistas, encabeçados pelo Deputado Federal Beto Mansur, o Ministro da Agricultura e Pecuária, Blairo Maggi e o Presidente Michel Temer, conseguiram, em cerca de 24 horas, que a Desembargadora Federal Diva Malerbi voltasse atrás e alterasse sua decisão, determinando a imediata partida do navio NADA, com 25 mil bezerros e garrotes a bordo.

A embarcação, de bandeira panamenha, zarpou às 0:30 de 5/2/18 rumo à Turquia, onde serão engordados e mortos segundo as tradições locais.

A suspensão nacional dos embarques, porém, continua valendo. Mas os ativistas temem que seja apenas questão de tempo até que o poderio da bancada ruralista reverta também essa situação, apesar das fartas provas do sofrimento a que são submetidos os animais nessa modalidade de transporte. (**Nota: essa decisão também foi derrubada em 07/02/18.**)

Uma veterinária indicada pela Justiça inspecionou o navio e emitiu um laudo que evidencia de forma chocante o que até então era banalizado, a pretexto de atender as normas de “bem-estar animal”, criadas pelo próprio governo brasileiro, interessado em fomentar esse mercado.

Fezes, urina, mau cheiro, calor, superlotação, privação de água e alimento foram algumas das condições inaceitáveis descritas no documento. Ainda assim, não foi possível deter o lobby do agronegócio.

NADA estava atracado no porto de Santos desde o dia 25/1, quando começaram a ser embarcados as dezenas de milhares de animais, de “propriedade” da empresa Minerva Foods. Desde então, enquanto advogados animalistas buscavam nos tribunais o impedimento da operação, ativistas tentavam bloquear, com o próprio corpo, a passagem das carretas que traziam os animais, ocasião em que eram registradas imagens dos animais sob maus-tratos no interior dos caminhões. Por diversas vezes, os ativistas – que acampavam em frente ao porto - quase foram atropelados e eram retirados de forma truculenta pela Guarda Portuária.

Com a partida desse navio, é preciso que o mundo saiba o que ocorre com a “carne” brasileira e que o país siga impedido de embarcar novos animais, sobretudo no momento em que mais três imensos navios boiadeiros se aproximam da costa brasileira.

Além disso, é necessário destacar o impacto ambiental causado pela exportação de gado vivo, se

considerarmos, por exemplo, as toneladas de dejetos e corpos despejados no oceano ao longo da viagem.

Por essa razão, aqui do Brasil, pedimos que ativistas pelos Direitos Animais no mundo façam ecoar mais esse grito de desespero dos animais. Ainda, como último ato de compaixão, que possam acompanhar o desembarque desses animais, aqueles que sobreviverem às viagens nos navios da morte a partir deste lado do planeta.

**<https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwuU5m0I> (English subtitles)**

**[www.animalsinternational.org/Brazil](http://www.animalsinternational.org/Brazil)**

## **Inspeção Técnica**

Relato de Inspeção Técnica requisitado pela Justiça Federal com vistas a oferecer subsídios para análise da Ação Civil Pública No 5000325-94.2017.4.03.6135 em tramitação na 25ª Vara Cível Federal de São Paulo.

Assunto: Exportação de Carga Viva por via marítima, a saber, 27.800 bois originários do interior do Estado São Paulo, tendo embarque no Porto de Santos/SP (Brasil) e destino final, Turquia.

Eu, Magda Regina, CRMV-7583, faço saber que:

- a) Em 31 de janeiro de 2018, tão pronto recebi intimação exarada pelo supracitado MM. Juízo, cuja nomeação me autorizava expressamente a ingressar na embarcação denominada NADA (IMO 9005429, bandeira Panamenha) para realização da inspeção técnica encomendada, compareci às 20h00 ao local designado fazendo conhecer aos prepostos da operadora portuária a liminar concedida. Às 23h30 (passadas 2 horas e meia) da apresentação da liminar concedida e a subsequente espera por alguma ciência e obediência desta, o preposto que inicialmente recebeu em mãos a decisão judicial em tela, devolveu-a sem qualquer sinal de protocolo ou reconhecimento formal, ignorando e impedindo que meu acesso à embarcação fosse efetivamente realizado.
- b) Após múltiplas tentativas de diálogo e pedidos de obediência à decisão judicial aqui mencionada, dirigi-me à Delegacia da Polícia Federal (Rua Riachuelo, 27 – Centro, Santos) para registro formal do descumprimento da ordem judicial supracitada.
- c) No dia seguinte, 01 de fevereiro de 2018, fui contatada por via telefônica (às 06h00 – passadas mais de 12 horas da decisão judicial) pela operadora portuária, autorizando-me então a ingressar no local da perícia encomendada. Comuniquei a operadora portuária o início da perícia às 10h00 da manhã do dia corrente.
- d) Tão pronto ingressei no navio NADA (embarcação composta por 13 pisos ocupados por baías (ou bretes) para acolhimento de milhares de animais), subi um lance de escadas e fui conduzida a uma sala de reuniões no interior da embarcação para conversar com representantes das várias partes envolvidas neste empreendimento, a saber, a empresa de importação/exportação Ecoponto, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), o Ministério de Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), a Minerva Foods S.A. e membros da tripulação do navio, momento este

em que me relataram de forma sintética a rotina de administração dos animais, sua alimentação e o processo de limpeza dos recintos em que os garrotes são confinados.

d.1) Cabe abrir um parênteses e relatar que a operação de embarque dos animais no navio NADA teve início efetivo no dia 26 de janeiro (segunda-feira), estendendo-se seguramente até as 23h30 do dia 31 de janeiro(quarta-feira), momento este em que fui notificada da interrupção de entrada de caminhões com animais ao Porto de Santos. Os caminhões trazendo animais da região de quarentena animal (EPE - Estação de Pré-Embarque), localizada a cerca de 500 km do Porto de Santos (municípios de Altinópolis e Sabino), traziam bois em número de 27 a 38 animais por caçamba, em pé, compartimentos estes com visibilidade lateral obstruída graças à colagem de fitas adesivas nos orifícios da estrutura objetivando dificultar inspeção (observação, filmagem, fotografias) de seu interior por terceiros.

d.2) Os números de animais acima descritos foram constatados mediante operação de blitz da qual participei ativamente na condição de veterinária da Prefeitura Municipal de Santos nos dias em que caminhões com animais chegaram ao Porto. Durante a mencionada blitz, foram verificados o horário de partida dos veículos trazendo os animais desde sua EPE (Estação de Pré-embarque) até o horário de chegada no local da blitz localizada na entrada do Porto de Santos. Contatou-se que o tempo de viagem dos veículos com animais variou de 8 a 14 horas de duração, sendo notória a grande quantidade de fezes e urina presentes no interior das caçambas produzidas ao longo do percurso rodoviário e também, lançadas nas vias urbanas durante o transitar dos veículos. Durante a inspeção (blitz) encontrei muitos animais prostrados no interior das caçambas e, apesar da quantidade de animais estar de acordo com as diretrizes anunciada pelo MAPA (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento), os animais não apresentavam condições de mover-se ou virar-se dentro do exíguo espaço de seu confinamento.

e) Terminada a reunião supracitada no item (d), fui conduzida a inspecionar um andar de confinamento de animais situado no mesmo nível (8º andar) em que a reunião foi realizada. Este andar (também conhecido também pela denominação deck) é dotado de janelas laterais e localiza-se acima da linha de água de submersão do navio. Ali, nesse recinto, as condições de iluminação, ventilação e lotação animal mostravam-se aparentemente moderados. O assoalho do recinto apresentava uma cobertura constituída por cascas de arroz (cuja presença visa mitigar escorregões dos animais no piso úmido), presença de ventilação lateral esporádica, comedouros e bebedouros com porções modestas, respectivamente, de comida e água. Durante a reunião com a tripulação me foi relatado que o navio possui sistema próprio para dessalinização da água do mar que, contudo, fica inoperante enquanto o navio encontra-se atracado, tornando necessária a aquisição de água do exterior do navio. Pude constatar que havia evidente interesse em limitar minha inspetoria somente ao nível originalmente apresentado. Solicitei visita aos andares inferiores do navio, momento este em que fui advertida que nestes pisos, o processo de limpeza encontrava problemas operacionais.

f) Uma vez me dirigi aos andares inferiores (decks 1, 2 e 5), constatei que as condições de higiene eram muito precárias – notadamente para os animais ingressos na embarcação desde o dia 26 de janeiro (7 dias atrás do dia corrente da inspeção). A imensa quantidade de urina e excrementos produzida e acumulada nesse período, propiciou impressionante deposição no assoalho de uma camada de dejetos lamacenta. O odor amoniacal nesses andares era extremamente intenso tornando difícil a respiração. Em alguns desses andares, o sistema de ventilação artificial buscava atenuar o efeito do acúmulo de gases e odores, resultado também da decomposição do material orgânico bovino. A poluição sonora (em decibéis) resultante do constante funcionamento dos ventiladores era intenso e claramente inoportuno dado seu elevado grau de ruído. Conforme relatado pelo veterinário embarcado que me acompanhou durante a inspeção, o tempo que a operação de embarque dos animais consome faz com que esses pisos inferiores, preenchidos prioritariamente, fiquem em situação sanitária de maior precariedade dada a impossibilidade de lavagem dos pisos. O processo de lavagem dos pisos ocorre a cada cinco dias, mas somente é colocado em funcionamento após partida do navio, segundo informado por membro técnico da embarcação. Essa lavagem é realizada mediante jatos de água emitidos por uma mangueira de largo calibre e baixa pressão, o que conduz a sujidade a um tanque de armazenamento (não inspecionado). Os dejetos acumulados pelo processo de limpeza têm então seu conteúdo descartado, sem qualquer tratamento, ao mar. Esse descarte ocorre periodicamente, dependendo da velocidade do navio em curso.

g) Em setor específico do navio, vulgarmente denominado Graxaria, foi constatada a presença de um equipamento destinado a triturar os animais mortos, cujo resultado do tritramento é também lançado ao mar. Foi informado que a equipe de veterinários do navio orbita na quantidade de um (01) a três (03) indivíduos, os quais seriam assessorados por um total de oito (08) vaqueiros que trabalhariam em turnos, verificando as condições de integridade dos animais ao longo dos dias. O mesmo é dizer que em sendo três veterinários embarcados responsáveis pela assistência médica e inspeção, teríamos a proporção de um veterinário para cada 9000 animais em confinamento.

Feito esse breve relato, seguem respostas para as perguntas apresentadas na Decisão Judicial:

Questões :

1.) Qual a finalidade da exportação brasileira para o exterior de animais vivos? São eles destinados ao abate para fins de alimentação humana ou animal ou para outras finalidades (como rituais religiosos)?

Segundo os representantes da empresa Minerva Foods S.A. (proprietários da carga viva à venda e destinada ao transporte marítimo), o veterinário embarcado e o comandante do navio, me foi informado que todos os animais são destinados ao abate para fins alimentares de seres humanos.

Segundo tradição religiosa turca, a morte do animal só é admitida a partir do momento em que o segundo dente definitivo do animal eclode - momento a partir do qual é permitido ultrajar o animal (neste caso, o garrote). Antes disso, o animal é considerado juvenil e, portanto, não passível de agressão.

2.) De que maneira são acondicionados em caminhões ou embarcações os animais transportados para o exterior, destinados ao abate em outros países?

Nos caminhões, como mencionado, durante inspeção realizada por blitz da Prefeitura de Santos das quais participei ativamente na condição de veterinária concursada em regime estatutário, os animais foram acondicionados na parte traseira dos veículos, em quantidades oscilando entre 27 e 38 animais por caminhão. Os orifícios laterais das caçambas foram fechados com fitas adesivas visando dificultar inspeção externa de terceiros. Os animais, uma vez aprisionados dentro dos caminhões mediante lacre agropecuário do MAPA, enfrentaram viagens entre 8 a 14 horas de trajeto. Muitos caminhões e suas caçambas dispunham de varetas com pontas metálicas conectadas ao sistema elétrico do veículo, cujo objetivo é impedir mediante descargas elétricas que os animais se deitem no assoalho do veículo. Nas embarcações marítimas, é sabido que os animais são coagidos mediante choques, a ingressar nos andares inferiores até que se alcance a lotação limite ou previamente estipulada. Os animais são alocados em grupos (em baias ou bretões), em espaços exígues, por exemplo, totalizando dimensões menores que 1m<sup>2</sup> por indivíduo. Tanto nos caminhões como dentro das baias da embarcação marítima, o movimento dos animais é seriamente comprometido. Nas baias contendo animais inteiros (isto é, garrotes não castrados), é comum observar a prática da monta, isto é, animais que sobem uns sobre os outros como claro comportamento de dominância, fazendo assim com que ao deitar-se no assoalho, diminuam o espaço dos animais ao seu lado – ação esta que facilita a ocorrência de tombos ou acidentes assemelhados. A produção de dejetos (excrementos e urina) pelos animais nesses ambientes fechados, os expõe de maneira íntima e constante a um cenário de intensa insalubridade.

3.) Nas condições em que transportadas, aos animais é conferida a possibilidade de mudar de posição, ou em razão da densidade espaço/cabeça ao animal é imposta uma única posição durante toda a viagem? A condição de transporte favorece a ocorrência de traumas, seja pela densidade espaço/cabeça, seja pela própria natureza/duração do transporte?

Reitero que no interior dos caminhões não há mínima possibilidade de mudança de posição do animal uma vez embarcado. No navio, embora haja possibilidade de mobilidade animal mínima em alguns bretes, para o caso de sua lotação não ser extrapolada, a mobilidade em geral é também severamente reduzida e/ou comprometida. Por se tratar de veículo marítimo de grande porte sujeito às oscilações intrínsecas e naturais das correntes oceânicas, movimentos pendulares da embarcação podem ocasionar perda de equilíbrio dos animais (de natureza terrestre) e por consequência, causar acidentes traumáticos e sério desconforto fisiológico.

4.) Durante o trajeto, há regular fornecimento de água e alimento? Há comedouros e bebedouros instalados nos locais? Em que condições higiênico-sanitárias? Há espaço para descanso.

Sim, há fornecimento regular de comida haja vista o peso dos animais ser um fator determinante no valor comercial do animal vendido. Contudo, no tocante ao fornecimento de água, no período em que a embarcação encontra-se atracada (isto é, no porto), a provisão de agua é oriunda do exterior dado que seu sistema de dessalinização encontra-se inoperante. Quando em curso, esta embarcação (não necessariamente todas) tem condições de produzir água em quantidade satisfatória. Esta água é usada tanto para consumo como para as atividades de limpeza dos recintos lotados com animais. Comedouros e bebedouros encontram-se disponíveis nos recintos dos animais - muitos com detritos de fezes e clara presença de ferrugem. Definitivamente, o transporte marítimo de carga viva não contempla a possibilidade de saída dos animais de suas baias de confinamento até seu destino de chegada, impedindo assim qualquer tipo de descanso ou passeio para o animal. No interior de seu recinto de confinamento (baias) e unicamente possível ao animal prostrar-se ao chão. Tal movimento certamente diminui espaço na área dos animais vizinhos presos no mesmo brete e sujeita assim o animal a contato íntimo com seus dejetos e os dejetos de outros animais.

5.) As embarcações possuem ventilação e /ou exaustão adequadas de temperatura e umidade para os animais.

É ampla a variedade comercial de embarcações destinadas ao transporte de carga viva. Nesse sentido, mecanismos de ventilação e exaustão são sempre variados em projeto e eficiência. No caso em tela, a embarcação realiza ventilação e exaustão dos pisos inferiores provocando severa poluição sonora e garantindo incompleta circulação e renovação dos gases lá encontrados. Decorre daí o registro de temperaturas elevadas nesses recintos assim como taxas de umidade extremas que comprometem claramente o bem-estar animal.

6.) A estrutura dessas embarcações, onde os animais são armazenados, é adequada para o transporte? A superfície é escorregadia? Há riscos de os animais sofrerem lesões?

A estrutura dessas embarcações não é adequada para este fim. A título de exemplo, o navio NADA, construído em 1993, foi adaptado em 2012 na China, a partir de uma embarcação especializada no transporte de contêineres. Portanto não foi planejado e construído visando o transporte de animais. Toda a estrutura dessas embarcações é metálica, inclusive pisos e divisórias. Percebe-se que o piso torna-se extremamente escorregadio quando na presença de grandes quantidades de fezes e urina acumuladas no assoalho – o que é a regra. Portanto, sim, os riscos para ocorrência de acidentes com os animais é de altíssimo grau.

7. Durante o transporte são observadas medidas que garantam o bem-estar desses animais?

Absolutamente não. O transporte de animais por longos períodos e distâncias, seja por meio terrestre como por meio marítimo, sujeita estes organismos a uma experiência completamente alheia

à sua natureza originária. A insalubridade a que são expostos, o movimento dos veículos (tais como frenagem, balanço, variação de velocidade, manobras veiculares bruscas), o confinamento demorado, as restrições hídricas e alimentares, etc, impossibilitam a garantia do bem-estar dos animais na sua acepção mais elementar.

8. Durante o transporte há presença de veterinários no local? Verificam-se, com frequência, morte de animais? No caso de morte de um animal, quais medidas são adotadas? E em caso de doença?

Sim. Porém, dada a enorme dificuldade de administrar intercorrências clínicas em grandes planteis, o número de profissionais veterinários mesmo que elevado, não conseguiria resolver esses problemas. O óbito de animais está intrinsecamente ligado à prática de transporte marítimo de carga viva. Quando óbitos são experenciados, os cadáveres são levados à Graxaria e inseridos em um dispositivo mecânico responsável por triturar o animal completamente. Estes pedaços da carcaça, reunidos, são descartados durante o trajeto marítimo. Quando animais doentes são identificados, os mesmos são tratados por meio de medicamentos existentes na farmácia veterinária do navio e, em casos específicos, retirados de suas baias e isolados em local pré-determinado. A manobra destes animais, retirando-os de suas baias originais e conduzidos a áreas de tratamento é custosa e laboriosa, ocorrendo com pouca frequência.

9. Há fiscalização de autoridades governamentais neste transporte?

Sim, porém meramente limitada a alguns representantes do MAPA (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento).

10. Nos países para os quais os animais são enviados (ou ao menos, para aqueles que são os principais importadores), que tipo/espécie de abate é adotado?

Para países de tradição muçulmana, o abate Halal (que significa "permitido"). Nesta prática de abate halal, a faca utilizada deve ser bem afiada, provocando sangria única do animal. O corte deve atingir a traqueia, o esôfago, artérias e a veia jugular, permitindo escoamento de todo o sangue do animal. Para países de tradição judaica, o abate coser (que significa "próprio"). O abate kosher segue procedimento similar ao halal. Neste caso, o fio da faca não deve encostar nas vértebras cervicais e se, após a degola, apresentar qualquer tipo de ranhura ou dente for observada, o animal é considerado impróprio ou não-kosher (terayfa), sendo descartado.

#### Sobre as cinco liberdades

As cinco liberdades são um parâmetro reconhecido mundialmente para diagnosticar o espectro de bem-estar animal e incluem aspectos importantes que influenciam a qualidade da vida do animal. Esse princípio é reconhecido e endossado pelo Conselho Federal de Medicina Veterinária (CFMV). São elas: (1) a liberdade de sede, fome e má-nutrição; (2) a liberdade de dor e doença; (3) a liberdade de desconforto; (4) a liberdade para expressar o comportamento natural da espécie; (5) a

liberdade de medo e de estresse. As Cinco Liberdades preconizadas pelo CFMV apresentam-se comprometidas no exercício do processo completo de transporte marítimo de carga viva da seguinte forma:

**Liberdade de sede, fome e má-nutrição:** Restrições hídricas e alimentares são facilmente observadas desde o início do transporte rodoviário, estendidos e amplificados também quando do confinamento dos animais nas baías da embarcação marítima. O provimento deficitário de água e a alta probabilidade de contaminação da comida fornecida são claros exemplos de violação desta liberdade.

**Liberdade de dor e doença:** Insalubridade extrema dos recintos, contaminação das doses de insumos diários, acidentes decorrentes do processo de transporte (rodoviário e marítimo), limitação de mobilidade e espaço, extrema concentração de gases, alterações ambientais de larga duração, são apenas alguns dos exemplos resultantes deste processo.

**Liberdade de desconforto:** Animais prostrados sobre fezes e urina (própria e de outros animais), privação extrema de espaço, higiene corporal inexistente, iluminação constante ao longo da viagem além da sazonalidade dia/noite.

**Liberdade para expressar o comportamento natural da espécie;** Animais terrestres obrigados a transporte rodoviário e marítimo em piso escorregadio, insalubre e por longas distâncias. Aglomeração em espaço exíguo em ambientes de grande densidade demográfica com mistura de planteis animais (raças diferentes).

**Liberdade de medo e de estresse.** O medo, estresse e outras alterações etológicas são decorrências naturais e evidentes da exposição aos eventos mencionados neste parecer.

## Considerações Finais

Com base nos fatos acima relatados, observados mediante entrada e inspeção das instalações de embarcação marítima voltada para confinamento e transporte de animais por longas distâncias para recria, engorda e abate no exterior, opino que são abundantes os indicativos que comprovam maus tratos e violação explícita da dignidade animal, além de ultrapassar critérios de razoabilidade elementar as cinco liberdades garantidoras do bem estar animal. Tenho entendido portanto de que a prática de transporte marítimo de animais por longas distâncias está intrínseca e inherentemente

relacionado à causação de crueldade, sofrimento, dor, indignidade e corrupção do bem-estar animal sob diversas formas. É o parecer.

02 de Fevereiro de 2018

Magda Regina – CRMV 7583

RG 15219110

-----XXX-----

#### Figuras (& Vídeos)

As imagens aqui apresentadas foram registradas em território brasileiro (Santos/SP) no interior do navio NADA em 01 de Fevereiro de 2018. Os responsáveis pela comercialização dos animais iniciaram o embarque de milhares de bois em 26 de janeiro de 2018 e o navio encontra-se atracado em cais específico do Porto de Santos. Os indícios de insalubridade aqui apresentados são amostras de um navio que sequer iniciou viagem intercontinental de duração mínima de 15 dias.

# English

## Animal rights activism in Brazil needs international help

São Paulo, 05/02/2018.

Animal rights activists in Brazil have been threatened and attacked by pastoralists and other people who have financial interest in beef meat industry.

Historically remarkable, NGOs and activists have blocked in court the living animals boarding to exportation in all Brazilian ports.

However, after disobeying previous decisions, in a more political manoeuvre than legal, the landowners supporters led by Federal Deputy Beto Mansur, The Agriculture Minister , Blairo Maggi and the President Michel Temer made the Federal Judge Diva Malerbi retreated and changed her own decision and then she demandes the immediate departure of the ship NAVA, with 25.000 calves on board. It was everything decided in 24 hours time.

The ship, under the Panamanian flag departed at 12:30 AM toward Turkey where the calves will get fatten e killed according the local traditions.

Nonetheless the boarding withdrawal has been valid. But the activists are afraid that it is a matter of time to the reversal of the measure despite of many suffering proofs of those animals. (**Note: This decision was also overturned on 02/02/18.**)

An animal doctor who was legally advised, checked the ship and reported chocking evidences of the banalization of this animal transportation against the governmental measures to keep the “animal well-being” that keep and feed this business.

Stool, urine, bad smell, hot, overcrowding, water and food privation were some of the reported unacceptable conditions. Even so, it was impossible to stop the agrobusiness lobby.

“NADA” was docked in Santos Port since January 1st , when dozens of animals started to be boarded. All of them were property of Minerva Foods. Since then, with the background of lawyers action to forestall the operation in court , activists tried to block, with their own bodies, the trucks transportation. At that moment, many photos were taken registered the mistreated. Several times, the activists were in life danger and were almost run over or physically threatened by the Port Police.

With this ship departure, the world must get to know what the reality of Brazil beef meat business is and we need to keep the withdrawal to new boarding. Most importantly now that 3 new ships are approaching the Brazilian Coast with the same goal.

Besides, It is necessary to point out the environmental hazard caused by living cattle exportation if we consider, for instance, the tons of excrements and corpses discharged in the ocean during the travel.

For that, we, here in Brazil, are asking the Animal Rights Activism around the world to help us and makes echo this animal desperate scream. Yet, with a last compassion action, that we can be able to follow the landing of these animals. At least the ones who will survive the death ship travel from this part of the planet.

**<https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwU5m0I>** (English subtitles)

**[www.animalsinternational.org/Brazil](http://www.animalsinternational.org/Brazil)**

## Technical Inspection

Technical Inspection Report required by the Federal Court with the aim of providing grounds for the analysis of the Public Civil Action #5000325-94.2017.4.03.6135 being processed in the 25th Federal Civil Court of São Paulo.

Subject: Live Animals Export by sea, specifically, 27,800 oxes coming from the interior of São Paulo state, being boarded in the Port of Santos/SP (Brazil) with final destination, Turkey.

I, Magda Regina, CRMV-7583 (subscription under the Regional Council of Veterinary Medicine), make known that:

- a) In January 31st of 2018, as soon as I received a subpoena issued by the above mentioned judge, by designation of which expressly authorized me to enter the ship named NADA (IMO 9005429, Panama flag) for the required technical inspection, I have appeared at the indicated place, at 8pm and made known to the port's operator representatives the injunction issued. At 11:30pm, two and a half hours after the presentation of the injunction and after waiting for its acknowledgement and compliance, the representative, who were initially delivered the court order on screen, returned it with no signs of protocol or formal acknowledgement, ignoring it and denying my access to the ship.
- b) After several attempts to sustain a dialogue and requests for compliance with the aforementioned court order, I went to the Federal Police Station (Rua Riachuelo, 27 – Centro, Santos) for a formal record of the noncompliance with the aforementioned court order.
- c) On the next day, February 1st of 2018, I was contacted by phone (at 6am - over 12 hours after the court order) by the port's operator, authorizing me to enter the place where the inspection had been required. I informed the port's operator of the beginning of the inspection at 10am of the current day.
- d) As soon as I entered the ship NADA (ship containing 13 floors occupied by stalls (or cattle crushes) to accommodate thousands of animals), I climbed one flight of stairs and was led to a meeting room to talk with representatives of the several stakeholders of this enterprise, namely, the imports/exports company Ecoporto, Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), the Ministry of Agriculture, Livestock and Food Supply (MAPA), Minerva Foods S.A. and members of the ship crew, when they briefly described the animals management routine, their feeding and the cleaning process of the pens where the calves are confined.
  - d.1) It is worth adding that the boarding operation at the NADA ship began on January 26 (Monday) and lasted up to January 31, certainly until 11:30pm (Wednesday), when I was notified that the entering of trucks bringing animals to the Port of Santos had been halted. The trucks bringing animals from the quarantine zone (Pre-Boarding Station - EPE), located 500km from the Port of Santos (in the cities of Altinópolis and Sabino) were loaded with 27 to 38 animals per container, upright; the containers had their lateral orifices sealed with tape to hinder visibility aiming at impeding inspection (observation, recording, photographing) of its interior by a third part.
  - d.2) the number of animals described was verified after a blitz operation in which I was actively involved as a veterinary working for the Government of the city of Santos on the days that the trucks arrived at the port with the animals. During this blitz operation the departure time of the animals from the Pre-Boarding Station (EPE) and the time of their arrival at the location of the blitz at the entrance of the Port of Santos were checked. The length of the journey was assessed as varying from 8-14 hours; the

amount of urine and feces produced throughout their journey inside the containers being noteworthy, as well as feces and urine thrown along public roads. During the inspection (blitz) I observed several prostrated animals inside the containers and, although the number of animals was in agreement with MAPA guidelines (Ministry of Agriculture, Livestock, and Supply), animals were not able to move or turn around in their narrow confinement spaces.

e) After the meeting mentioned in item (d), I was led to inspect an animal confinement floor on the same level as the meeting (8th floor). This floor (also known as deck) has side windows and is above the bootop of the ship. In this area animal conditions of light, ventilation, and space were apparently moderate. The floor was covered in rice husk (in order to mitigate animals slipping on wet floor), there was sporadic side ventilation, and troughs showed modest amounts of food and water. During the meeting with the crew I was reported that the ship contained its own desalination system for ocean water, however it remains disconnected when the ship is docked, therefore requiring water supplies from outside. I was able to notice a clear interest in restricting my inspection to that level. I requested a visit to the lower floors of the ship; at this point I was warned that the cleaning procedures on these floors were facing operational problems.

f) After going to the lower floors (decks 1, 2 and 5) I confirmed that cleaning conditions were very precarious – notably for the animals in the ship since the 26 th of January (7 days before the inspection). The enormous amount of urine and feces accumulated during this period led to an impressive layer of muddy feces. The smell of ammonia was extremely intense, making it hard to breathe. On some of the floors the artificial ventilation system tried to mitigate the effect of gases and odors accumulated, which also resulted from the decomposition of bovine organic matter. Sound pollution (in decibels) resulting from the constant use of fans was intense and clearly inopportune. As reported by the veterinary on board who accompanied me during the inspection, the time consumed during the animals boarding operations makes it so that the lower floors, occupied primarily, are more precarious in terms of sanitation due to the impossibility of washing the floors. Floors are washed every 5 days, but only after the departure of the ship, as informed by a technical member of the crew. Floors are washed with a low-pressure water jet by a wide hose, leading the materials to a storage tank (not inspected). The slurry accumulated in the cleaning process is then discarded, untreated, into the ocean. The slurry is discarded periodically, depending on the speed of the ship.

g) In a specific sector of the ship, known as ‘Graxaria’ ('grease area'), I observed a piece of equipment used to grind dead animals; the ground material is also thrown into the ocean. I was informed that the veterinary team on board varies from one (01) to three (03), assisted by a total of (08) cowboys working in shifts, assessing the animals' condition throughout the days. This equals to saying that with three veterinaries on board in charge of medical assistance and inspection we would have one vet for every 9000 confined animals.

After this brief report, here follow the answers to the questions in the Court Ruling:

#### Questions:

1.) What is the purpose of the Brazilian export of live animals? Are they for slaughter for human consumption, or for other purposes (such as religious rituals)?

According to the spokespeople for Minerva Foods S.A. (owners of the live haul for sale sent for shipping), the veterinary on board and the Commanding Officer, I was informed that all animals were destined to slaughter for human consumption. According to the Turkish religious tradition, animals can only be slaughtered after the second permanent tooth shows –after that moment, the animal may be slaughtered (in this case, the calf). Before that, the animal is

considered juvenile, and therefore not subject to aggression.

2.) How are the animals transported abroad accommodated in trucks or ships destined to slaughter in other countries?

In the trucks, as mentioned before, during the inspections organized by the city hall of Santos, of which I have participated actively as a veterinarian and permanent civil servant, the animals were accommodated in the rear part of the vehicles, in numbers varying between 27 and 38 animals per truck. The lateral orifices of the containers had been sealed with tape aiming at impeding inspection of third parties. Once confined inside the vehicles with the seal administered by MAPA (the ministry of agriculture), the animals faced 8 to 14 hours of travel. Several trucks were equipped with metal tip sticks connected to the vehicles electrical system, with the purpose of preventing the animals from lying down on the vehicles floor by means of electrical shocks. In the ships, it is known that the animals are coerced to enter the lower floors with electrical shock until reaching the maximum or predetermined capacity. The animals are placed in groups (in stalls or cattle crushes), in narrow spaces, totalizing, for instance, areas smaller than 1m<sup>2</sup> per individual. In the trucks as well as in the stalls inside the ships, the movement of the animals is seriously compromised. In the stalls with intact animals (non-neutered calves), the mount behavior is commonly observed, i.e., animals mounting each other as a clear exhibition of dominance, reducing the space available for the animals in their surrounding when they lay down on the floor - this increases the incidence of falls and similar accidents. Production of excrements (feces and urine) by the animals in these enclosed environments exposes them, intimately and constantly, to a scenario of intense insalubrity.

3.) As they are transported, are the animals able to change position or, given the density space/head, is the animal forced to stay in the same position during the entire trip? Do the transport conditions favor the incidence of trauma, either because of the density space/head or the nature/duration of the transport?

I reinforce that in the trucks there is absolutely no possibility for the animal to change position once it is boarded. In the ship, although there is a minimal mobility in some cattle crushes, if the capacity is not extrapolated, general mobility is also severely reduced and/or compromised. Since it is a large maritime vehicle, subjected to intrinsic and natural oscillations of the ocean currents, pendulum movements of the ship may lead to unbalance (since the animals are terrestrial by nature), resulting in traumatic accidents and serious physiologic discomfort.

4.) Throughout the travel, is there regular supply of food and water? Are there feeder and drinking equipment installed? In what hygienic-sanitary condition? Is there room for rest? Yes, there is regular supply of food given that the animals weight is a determining factor in its commercial value. However in regards to the water supply, during the period the ship is moored (that is, docked), water provision is outsourced given that its desalinization system is disconnected. Once departed this ship (not necessarily all of them) is able to produce sufficient drinking water. The treated water is used for consumption as well as cleaning operations in the rooms crowded with animals. Feeder and drinking equipment are available in the animals' enclosure – several presenting stool debris and clear patches of rust. Definitely live animals sea transportation does not contemplate the possibility for the livestock to exit their confinement stalls until arrival at destination, thus impeding any kind of rest or stroll for the animal. Inside its enclosure (stalls) the only possible movement is prostration on the floor. Such movement certainly reduces space usage in the area of neighboring animals in the same cattle crush and thus subjects the animal to intimate contact with its own stool and that of other animals.

5.) Do the ships present adequate temperature and humidity ventilation and/or exhaustion systems?

The commercial variety of vessels destined to live animals transportation is broad. In this sense, ventilation and exhaustion mechanisms vary in project and efficiency. In this particular case the ship performs ventilation and exhaustion of the lower floors causing severe sound pollution and assuring incomplete circulation and renewal of the gases thereby. It follows from this observation the registry of high temperature in these rooms as well as extreme humidity rates that clearly compromise animal welfare.

6.) Are the animal storage structures of these ships adequate for transport? Is the surface slippery? Are there risks for animal injuries?

These ships' structures are not adequate for this purpose. As an example the vessel NADA, built in 1993, was adapted in 2012 in China from a craft specialized in container transport. Therefore it was not planned and built aiming at animal transportation. The whole structure of these ships is metal, including floors and partitions. One can notice how the floors become extremely slippery in the presence of large amounts of stool and urine – which is the rule. Therefore yes, the risks of accidents for the animals are extremely high.

7.) During transport are any measures taken that ensure the welfare of these animals?

Absolutely not. The transport of animals for long periods of time and distance, be it by land or sea, subjects these organisms to an experience completely alien to its original nature. The insalubrity to which they are exposed, the movement of the vehicles (such as braking, swinging, shifts of speed and sudden maneuvers), the prolonged confinement, the food and water restrictions etc. all preclude the assurance of animal welfare in its most basic sense.

8.) During transport are there any veterinaries on sight? Are animal casualties often checked for? In case of animal casualty, what measures are taken? And in case of disease?

Yes. However, given the enormous hardship of managing clinical intercurrences in large herds, the number of veterinary professionals, even if high, would not prevent these problems. The

casualty of animals is inextricably bound to the practice of live animals sea transportation. Whenever death occurs the corpses are taken to the Graxaria ('grease area') and inserted in a mechanical device that grinds them completely. The pieces of carcass are gathered and discarded en route. Whenever sick animals are identified they are treated with medicines found on the ship's veterinary farmacy and, in specific cases, removed from their stalls and isolated in a pre-determined area. Handling these animals, removing them from their original stalls and conduced to treatment areas, is a costly and laborious task, occurring infrequently.

9.) Is this transport inspected by governmental authorities?

Yes, but inspection is limited to some representatives of MAPA (Ministry of Agriculture, Livestock and Food Supply).

10.) In the countries to which the animals are sent (or in the least for the main importers) what kind of slaughter is performed?

For countries with Muslim tradition: Halal slaughter (meaning "allowed"). In this practice of halal slaughter the knife must be very sharp and inflict a single bleeding of the animal. The cut must hit the trachea, the esophagus, arteries and the jugular vein, so that all the blood is drained from the animal. For countries with Jewish tradition: coser slaughter (meaning "proper"). Kosher slaughter follows a similar procedure to halal. Here the knife's edge may not touch the cervical vertebrae and if after beheading any sign of slot or tooth is observed the animal is considered improper or non-kosher (terayfa), being thus discarded.

About the five freedoms

The five freedoms are a world-class parameter for diagnosing the spectrum of animal welfare and include important aspects that influence animal's quality of life. This principle is recognized and endorsed by the Federal Council of Veterinary Medicine (CFMV). They are: (1) the freedom from thirst, hunger and malnutrition; (2) freedom from pain and disease; (3) freedom from discomfort; (4) freedom to express the specie's natural behavior; (5) freedom

from fear and stress.

The Five Freedoms recommended by the CFMV are all impaired in the process of live animal sea transport in the following manner:

Freedom from thirst, hunger and malnutrition

Water and food restrictions are easily observed from the beginning of road transport, extended and amplified during confinement in the sea vessel stalls. Water shortage and high probability of contamination in the food provided are clear examples of violation of this freedom.

Freedom from pain and disease

The extreme insalubrity of the enclosures, contamination of the daily input doses, accidents following transport procedures (land and sea), restriction in mobility and space, extreme concentration of gases, long lasting environmental changes are some of the examples that result from this process.

Freedom from discomfort

Animals prostrated over feces and urine (their own and that of other animals), extreme deprivation of space, nonexistent body hygiene, constant lighting during travel beyond the day/night seasonality.

Freedom to express the specie's natural behavior

Land animals being forced into road and sea transport in slippery, insanitary floors for long distances. Crowding in narrow spaces with high population density and mixing of animal flocks (different races).

Freedom from fear and stress

Fear, stress and other ethological change are natural and evident consequences of exposure to the events previously mentioned in this report.

Final considerations

Based on the aforementioned facts, observed by means of entry and inspection of a sea vessel intended for the confinement and transport of live animals for long distances for rearing, fattening and slaughter abroad, I am of the opinion that indicatives abound attesting animal abuse and explicit violation of animal dignity. In addition elementary reasonability criteria were exceeded and the five freedoms attesting animal welfare were all violated.

I understand therefore that the practice of sea transport of live animals for long distances is intrinsically and inherently related to the infliction of cruelty, suffering, pain, indignity and corruption of animal welfare in various forms.

It is the report.

February 2 nd , 2018

-----XXX-----

The images here enclosed were registered in Brazilian territory (Santos/SP) inside the vessel NADA in February 1 st , 2018. Those responsible for the commercialization of the animals begun boarding the thousands of livestock in January 26h, 2018 and the ship is docked in the Port of Santos. The evidences of insalubrity here presented are samples of a ship that has not even started its intercontinental travel that will last a minimum of 15 days.

# Español

## Activistas animalistas de Brasil necesitan de ayuda internacional

São Paulo, 05/02/2018.

En los últimos días, activistas por los Derechos Animales en Brasil están sufriendo ataques y amenazas por parte de los ganaderos y otros actores que se benefician financieramente de la industria de la carne.

En una conquista histórica, ONGs animalistas han conseguido impedir judicialmente el embarque de animales vivos para exportación en todos los puertos del Brasil.

Sin embargo, tras incumplir las decisiones anteriores, en maniobra mucho más política que jurídica, los parlamentarios ruralistas que dominan el congreso, encabezados por Diputado Federal Beto Mansur, el Ministro de Agricultura y Ganadería, Blairo Maggi y el presidente Michel Temer, han conseguido, en aproximadamente 24 horas, que el Juez Federal Diva Malerbi volviese atrás y cambiase su decisión, determinando la inmediata partida del navío NADA, con 25 mil becerros y novillos a bordo.

El embarque, de bandera panameña, ha zarpado a las 0:30 de 5/2/2018 hacia Turquía, donde los animales serán engordados y muertos según las tradiciones locales.

La suspensión nacional de los embarques, todavía, continúa vigente. Mas los activistas temen que sea solamente una cuestión de tiempo hasta que el poderío de la bancada ruralista revierta también esa situación, a pesar de las abundantes pruebas del sufrimiento a los cuales están sometidos los animales en esta modalidad de transporte. (Nota: esta decisión también fue derogada el 07/02/18.)

Una veterinaria indicada por la Justicia ha inspeccionado el navío y ha emitido un laudo que pone en evidencia de forma aterradora lo que hasta entonces era banalizado, bajo pretexto de cumplir con las normas de “bienestar animal”, creadas por el propio gobierno brasileño, interesado en fomentar ese mercado.

Heces, orina, mal olor, calor, hacinamiento, privación de agua de alimento han sido una de las condiciones inaceptables detalladas en el documento. Aun así, no ha sido posible detener el lobby político del agronegocio.

“NADA” estaba atracado en el puerto de Santos el día 25/1, cuando han empezado a embarcar las decenas de miles de animales, de “propiedad” de la empresa Minerva Foods. Desde entonces, mientras avocados buscaban en los tribunales el impedimento de la operación, activistas tentaban bloquear, con el propio cuerpo, el pasaje de los vehículos que transportaban los animales, ocasión en que se registraban imágenes de los animales sufriendo malos tratos en el interior de los camiones. Por distintas veces, los activistas -que acampaban delante del puerto- casi han sido atropellados y retirados de formar truculenta por la Guardia Portuaria.

Con la partida del navío, es necesario que el mundo sepa lo que ocurre con la “carne” brasileña y

que el país siga impidiendo de embarcar nuevos animales, sobre todo en el momento en que más de tres inmensos navíos se aproximan de la cuesta brasileña.

Además, es necesario destacar el impacto ambiental causado debido a la exportación de ganado vivo, si consideramos, por ejemplo, las toneladas de desechos en el océano al largo del viaje. Por esa razón, aquí desde Brasil, rogamos que los activistas por los Derechos Animales en el mundo hagan resonar más el grito desesperado de los animales. Asimismo, como último acto de compasión, que puedan acompañar el desembarque de esos animales, quienes sobreviven a los viajes de los navíos de la muerte a partir de este lado del planeta.

[\*\*https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwU5m0I\*\*](https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwU5m0I) (English subtitles)

[\*\*www.animalsinternational.org/Brazil\*\*](http://www.animalsinternational.org/Brazil)

## Inspección Técnica

Relatorio de Inspección Técnica solicitado por la Justicia Federal con miras a ofrecer subsidios para el análisis de la acción civil pública No 5000325-en tramitacion em la 25<sup>a</sup> Vara Civil Federal de São Paulo.

Asunto: Exportación de Carga Viva por vía marítima, a saber, 27.800 bueyes originarios del interior del Estado de São Paulo, habiendo embarcado en el Puerto de Santos / SP (Brasil) y destino final, Turquía.

Yo, Magda Regina, CRMV-7583, hago saber que:

a) El 31 de enero de 2018, tan pronto recibí una citación autorizada por el mencionado en el presente MM. Juicio, cuyo nombramiento me autorizaba expresamente a accesar a la embarcación denominada NADA (IMO 9005429, bandera Panameña) para la realización de la inspección técnica encomendada, me presente a las 20h00 en el local designado haciendo conocer a los responsables de la operadora en el puerto la decision judicial proferida. A las 23h30 (pasadas 2 horas y media) de la presentación de la decision judicial citada y la posterior espera por alguna ciência y obediencia de ésta, el responsable de la operadora que inicialmente recibió en manos la decisión judicial en pantalla, la devolvió sin ningun tipo de protocolo o reconocimiento formal, ignorando e impidiendo que mi acceso a la embarcación fuera efectivamente realizado.

b) Después de múltiples intentos de diálogo y solicitudes de obediencia a la decisión judicial aquí mencionada, me dirigí a la Comisaría de la Policía Federal (Rua Riachuelo, 27 -Centro, Santos) para registro formal del incumplimiento de la orden judicial anteriormente citada.

c) Al día siguiente, el 1 de febrero de 2018, fui contactada por vía telefónica (a lás 06:00 - pasadas más de 12 horas de la decisión judicial) por la operadora portuaria, autorizándome, ahora si, a ingresar en el lugar de la pericia encomendada.

Informe a la operadora portuaria el inicio de la inspeccion a las 10:00 de la mañana del dia actual.

d) Tan pronto accese al buque NADA (embarcación compuesta por 13 plantas ocupados por corrales para transporte de miles de animales), subi um tramo de escaleras y fui conducida a una sala de reuniones en el interior de la embarcación para conversar con los representantes de las distintas partes involucradas en este conflicto, a saber, la empresa de importación/exportación Ecoporto, la Compañía Docas del Estado de São Paulo (Codesp), el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento (MAPA), Minerva Foods SA y miembros de la tripulación

del buque, momento en el cual me informaron de forma resumida la rutina de administración de los animales, su alimentación y el proceso de limpieza de los recintos en los que los animales están confinados.

d.1) Cabe abrir un paréntesis e informar que la operación de embarque de los animales en el buque NADA tuvo inicio efectivo el 26 de enero (lunes), extendiéndose seguramente hasta las 23h30 del día 31 de enero (miércoles), momento en el que se me notificó la interrupción de entrada de camiones con animales al Puerto de Santos. Los camiones que traen animales de la región de cuarentena animal (EPE - Estación de Pre-Embarque), ubicada a unos 500 km del Puerto de Santos (municípios de Altinópolis y Sabino), traían bueyes en número de 27 a 38 animales por remolque, de pie, y compartimientos éstos con visibilidad lateral obstruída gracias al colado de cintas adhesivas en los orificios de la estructura cuyo objetivo sería dificultar la inspección (observación, filmación, fotografías) de su interior por terceros.

d.2) El número de animales descritos anteriormente se contabilizó mediante operación de control de entrada al puerto del que participé activamente en la condición de veterinaria de la Alcaldía de Santos en los días en que camiones con animales llegaron al puerto. Durante la mencionada inspección, se verificó el horario de partida de los vehículos llevando a los animales desde su EPE (Estación de Pre-embarque) hasta el horario de llegada en el lugar de la inspección ubicada en la entrada del Puerto de Santos. Se contó que el tiempo de viaje de los vehículos con animales tuvieron de 8 a 14 horas de duración, siendo notoria la gran cantidad de heces y orina presentes en el interior de los remolques producidas a lo largo del recorrido por carretera y también, lanzadas en las vías urbanas durante el transito de los vehículos. Durante este control encontré muchos animales postrados en el interior de los remolques y, a pesar la cantidad de animales estar de acuerdo con las directrices anunciada por el MAPA (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento), los animales no presentaban condiciones de moverse o girarse dentro del exiguo espacio de su confinamiento.

e) Terminada la reunión mencionada en el apartado (d), fui conducida a inspeccionar um piso de confinamiento de animales situado en el mismo nivel (8º piso) en que se realizó la reunión. Este piso (también denominado “cubierta”) está dotado de ventanas laterales y se ubica por encima de la línea de flotación del buque. Allí, en ese recinto, las condiciones de iluminación, ventilación y ocupación se mostraban aparentemente moderados. El piso del recinto presentaba una cobertura constituida por cáscaras de arroz (cuya presencia apunta a mitigar resbalones de los animales en el suelo húmedo), presencia de ventilación lateral esporádica, comederos y bebederos con porciones

modestas, respectivamente, de comida y agua.

Durante la reunión con la tripulación he sido informada que el buque tiene sistema propio para desalinización de agua de mar que, sin embargo, es inoperante mientras el buque se encuentra atracado, siendo necesario la adquisición de agua desde el exterior. Pude constatar que había evidente interés en limitar mi inspección sólo al nivel originalmente presentado. Solicite visitar los pisos inferiores del buque, momento en el que se me advirtió que en estos pisos, el proceso de limpieza estaba teniendo problemas operativos.

f) Una vez me dirigí a los pisos inferiores (pisos 1, 2 y 5), constaté que las condiciones de higiene eran muy precarias, especialmente para los animales que embarcaron el día 26 de enero (es decir, 7 días antes del momento actual en que estaba siendo inspeccionado). La inmensa cantidad de orina y excrementos producidos y acumulados en ese período, dio lugar a una impresionante capa de desechos fangosa. El olor a amoníaco en estos pisos era extremadamente intenso haciendo difícil la respiración. En algunos de estos pisos, el sistema de ventilación artificial buscaba atenuar el efecto de la acumulación de gases y olores, resultado también de la descomposición del material orgánico bovino. La contaminación acústica (en decibelios) resultante del constante funcionamiento de los ventiladores era intenso y claramente inoportuno dado su alto grado de ruido. Como informó el veterinario que me acompañó durante la inspección, el tiempo que lleva la operación de embarque de los animales, hace que estos pisos inferiores, ocupados en primer lugar, tengan una situación sanitaria de mayor precariedad dada la imposibilidad de lavado de los suelos. El proceso de lavado del suelo es realizado cada cinco días, pero solamente funciona tras la salida del buque, según nos informó un técnico de la embarcación. Este lavado se realiza mediante chorros de agua emitidos por una manguera de gran calibre y baja presión, que dirige la suciedad a un tanque de almacenamiento (no inspeccionado). Después los desechos acumulados en el proceso de limpieza son descartados, sin ningún tratamiento, en el mar. Este descarte ocurre periódicamente, dependiendo de la velocidad del buque en curso.

g) En el sector específico del buque, vulgarmente denominado Graxaria, fue constatada la presencia de una maquinaria destinada a triturar los animales muertos, cuyos restos también son lanzados al mar. Se ha informado que el equipo de veterinarios del buque oscila entre uno (01) y tres (03), los cuales son asesorados por un total de ocho (08) vaqueros que trabajan en turnos, examinando las condiciones de integridad de los animales a lo largo de los días. Es decir, en este caso tendríamos 1 veterinario responsable para cada 9000 animales confinados.

.  
Hecho este breve relato, a continuacion siguen las respuestas a las preguntas presentadas en la decisión judicial:

Preguntas:

1.) ¿Cuál es la finalidad de la exportación brasileña de animales vivos para el extranjero? Son sacrificados para la alimentación humana o animal o para otros fines (como rituales religiosos)?  
Según los representantes de la empresa Minerva Foods SA (propietarios de la carga viva vendida y transportada via maritima), el veterinario responsable y el capitán del buque, se me ha informado de que todos los animales son sacrificados con fines alimentarios para seres humanos. Según la tradición religiosa turca, la muerte del animal sólo se permite a partir del momento en que el segundo diente definitivo del animal eclode, momento a partir del cual se permite ultrajar al animal (en este caso, com el garrote vil). Antes de eso, el animal es considerado joven y, por tanto, no susceptible de agresión.

2.) Como se realiza la colocacion de los animales transportados via terrestre o marítima com destino al extranjero y destinados al sacrificio en otros países?

En los camiones, como se mencionó, durante la inspección realizada por um equipo del Ayuntamiento de Santos del cual participé activamente en la condición de veterinaria concursada en régimen estatutario, los animales se acondicionaron en la parte trasera de los vehículos, variando entre 27 y 38 animales por camión. Los orificios laterales de los remolques se taparon con cintas adhesivas con el fin de dificultar la inspección externa de terceros. Los animales, una vez aprisionados dentro de los camiones mediante lacre agropecuario del MAPA, tuvieron que soportar entre 8 a 14 horas de viaje. Muchos camiones y sus remolques disponen de varillas con puntas metálicas conectadas al sistema eléctrico del vehículo, cuyo objetivo es impedir mediante descargas eléctricas que los animales se tumben en el suelo del vehículo. En las embarcaciones marítimas, se sabe que los animales son coaccionados mediante descargas electricas, a entrar en los pisos inferiores hasta que se alcance la cantidad maxima o previamente estipulada. Los animales son agrupados en grupos (en rediles o quadras), en espacios exiguos, menores que 1m2 por individuo. Tanto en los camiones como en los rediles dentro de la embarcación, el movimiento de los animales está seriamente comprometido. En los que contienen animales enteros (esto es, no castrados), es común observar la práctica de la monta, es decir, animales que suben unos sobre los otros en un claro comportamiento de dominación, que al acostarse en el piso, provoca uma disminucion del espacio de los animales a su lado –

ló que facilita que se produzcan tumbos o accidentes similares.  
La producción de desechos (excrementos y orina) animales en ambientes cerrados, los expone de manera íntima y constante a un escenario de intensa insalubridad.

3. En las condiciones en que se transportan los animales, tienen posibilidad de cambiar de posición?, o en razón de la densidad espacio/cabeza al animal se impone una sola posición durante todo el viaje?.

Las características del transporte favorecen la posibilidad de accidentes que pueden causar traumas, ya sea por la densidad espacio / cabeza, o por la propia naturaleza / duración del transporte?

Reitero que dentro de los camiones no existe la mínima posibilidad de que el animal cambie de posición. En el buque, aunque existe la posibilidad de una movilidad mínima en algunos rediles, la movilidad en general es también severamente reducida y/o comprometida. Por tratarse de un vehículo marítimo de gran tamaño y estar a merced de las oscilaciones intrínsecas y naturales de las corrientes oceánicas, los movimientos pendulares de la embarcación pueden ocasionar la pérdida de equilibrio de los animales (que son de naturaleza terrestre) y, por consiguiente, causar accidentes traumáticos y graves situaciones de incomodidad fisiológica.

4.) Durante el trayecto, se suministra regularmente agua y alimento? Hay comederos y bebederos instalados en los locales? En qué condiciones higiénica y sanitaria? Hay espacio necesario para descansar?.

Sí, hay un suministro regular de alimentos, teniendo en cuenta que el peso de los animales es un factor determinante del valor comercial del animal vendido. Sin embargo, en lo que se refiere al suministro de agua, durante el tiempo, que la embarcación está atracada (es decir, en el puerto), el agua suministrada procede del exterior dado que su sistema de desalinización se encuentra inoperante. Cuando está navegando, esta embarcación en concreto(no necesariamente todas) tiene condiciones de producir agua en cantidad satisfactoria. Esta agua se utiliza tanto para el consumo como para las actividades de limpieza de los recintos donde se encuentran los animales. Los comederos y bebederos están en los recintos de los animales, muchos de ellos con restos de heces y clara presencia de óxido. En definitiva, el transporte marítimo de carga viva no contempla la posibilidad de salida de los animales de sus rediles hasta la llegada a su destino, impidiendo así, cualquier tipo de descanso o paseo al animal. Solamente dentro de su recinto de confinamiento (rediles) le es posible al animal tumbarse en el

suelo. Tal acción ciertamente disminuye el espacio para los animales vecinos que están presos en el mismo redil, lo que obliga al animal a tener contacto directo con sus desechos y los desechos de otros animales.

5.) Las embarcaciones tienen ventilación y/o extracción adecuadas de temperatura y humedad para los animales?

La variedad comercial de embarcaciones destinadas al transporte de carga viva es muy amplia. En este sentido, los mecanismos de ventilación son siempre variados en diseño y eficacia. En este caso, la embarcación realiza la ventilación de los pisos inferiores provocando una severa contaminación acústica y no garantiza la completa circulación y renovación de los gases allí presentes. Esto provoca un registro de temperaturas muy altas en esos recintos así como unos niveles de humedad extrema que comprometen claramente el bienestar de los animales.

6.) La estructura de dichas embarcaciones, donde los animales se almacenan, es adecuada para el transporte? ¿La superficie es resbaladiza? Hay riesgo de que los animales sufran lesiones?

La estructura de estas embarcaciones no es adecuada para este fin. Así, por ejemplo, el barco NADA, construido en 1993, fue adaptado en 2012 en China, pues hasta entonces era una embarcación especializada en el transporte de contenedores. Por lo tanto no fue diseñado y construido para el transporte de animales. Toda la estructura de esas embarcaciones es metálica, incluso pisos y tabiques. El suelo es extremadamente resbaladizo cuando aparecen grandes cantidades de heces y orina acumuladas en él, lo que es la regla general.

Por lo tanto, los riesgos de accidentes con los animales son altísimos.

7. Durante el transporte se toman medidas que garanticen el bienestar de estos animales?

Absolutamente NO. El transporte de animales por largos períodos y distancias, sea por medio terrestre o por medio marítimo, somete a estos organismos a una experiencia completamente ajena a su naturaleza originaria. La insalubridad a la que se exponen, el movimiento de los vehículos (el frenado, el balanceo, la variación de velocidad, las maniobras rápidas), el confinamiento demorado, las restricciones hídricas y alimenticias, etc., imposibilitan el bienestar de los animales en su concepción más elemental.

8. Durante el transporte existe la presencia de veterinarios in situ? Se producen, con frecuencia, muerte de animales? En caso de muerte de un animal, se adoptan medidas? ¿Y en caso de enfermedad?

Sí. Sin embargo, dada la enorme dificultad de administrar las

contingencias clínicas en grandes grupos, mesmo si fuese elevado el número de profesionales veterinários, que no es, no podría resolver estos problemas. El óbito de animales está intrínsecamente vinculado a la práctica de transporte marítimo de carga viva. Cuando los animales mueren, los cadáveres son llevados a la Graxaria y colocados em un dispositivo mecánico responsable de triturar el animal completamente. Los pedazos de la carcasa, son descartados durante el trayecto marítimo. Cuando se identifican animales enfermos, los mismos se tratan por medio de medicamentos existentes en la farmacia veterinaria del buque y, en algunos casos muy específicos, retirados de sus rediles y aislados en un lugar predeterminado. La operacion de retirada de estos animales de sus rediles originales y conducidos a las áreas de tratamiento son costosas y laboriosas, ocurriendo con poca frecuencia.

9. ¿Hay fiscalización de las autoridades gubernamentales en este transporte?

Sí, meramente limitada a algunos representantes del MAPA (Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento).

10. En los países para los que se envían animales (o al menos, para los principales importadores), qué tipo/especie de sacrificio es adoptada?

En los países de tradición musulmana, el sacrificio Halal (que significa "permitido"). En esta práctica de sacrificio halal, el cuchillo utilizado debe estar bien afilado y provocar la sangría única del animal. El corte debe alcanzar la tráquea, el esófago, lás arterias y la vena yugular, dando lugar a la salida de toda la sangre del animal. En los países de tradición judía, el sacrificio Kosher (que significa "Propio"). El sacrificio kosher tiene un procedimiento similar al halal. En este caso, la hoja del cuchillo no debe apoyarse en las vértebras cervicales y si, después de degollar al animal, aparece cualquier tipo de ranura o diente, el animal se considera impropio o no-kosher (terayfa), y es descartado.

Sobre las cinco libertades

Las cinco libertades son un parámetro reconocido mundialmente para diagnosticar el espectro de bienestar animal y incluyen aspectos importantes que influyen en la calidad de vida del animal. Este principio es reconocido y aceptado por el Consejo Federal de Medicina Veterinaria (CFMV). Y son: (1) la libertad de sed, hambre y malnutrición; (2) la libertad del dolor y la enfermedad; (3) la libertad de incomodidad; (4) la libertad para expresar el comportamiento natural de la especie; (5) la libertad del miedo y del estrés.

.

Las cinco libertades preconizadas por el CFMV se presentan

comprometidas en el ejercicio del proceso completo de transporte marítimo de carga viva de la forma siguiente:

La Libertad de sed, hambre y malnutrición:

Las restricciones hídricas y alimenticias son palpables fácilmente desde el comienzo del transporte ya por carretera, y se extienden y amplian aun mas cuando consideramos el confinamiento de los animales en los rediles de la embarcación marítima. La provisión deficitaria de agua y la alta probabilidad de contaminación de la comida son claros ejemplos de la violación de esta libertad.

La Libertad de dolor y enfermedad:

La insalubridad extrema de los recintos, la contaminación de las dosis de insumos diarios, los accidentes derivados del transporte (por carretera y marítimo), la limitación de movilidad y de espacio, la extrema concentración de gases, los cambios ambientales de larga duración, son sólo algunos de los ejemplos resultantes de este proceso.

La Libertad de incomodidad:

Los Animales postrados sobre heces y orina (propia y de otros animales), la privación extrema de espacio, la higiene corporal inexistente, la iluminación constante a lo largo del viaje más allá de la estacionalidad día / noche.

La Libertad para expresar el comportamiento natural de la especie:

Animales terrestres que son obligados a un transporte por carretera y marítimo en suelo resbaladizo, insalubre y para largas distancias. Aglomeracion em espacio exiguo y en ambientes de gran densidad demográfica con mezcla de planteles animales (razas diferentes).

La Libertad de miedo y de estrés:

El miedo, el estrés y otras alteraciones etológicas son consecuencia natural y evidentes de la exposición a los acontecimientos mencionados en este dictamen.

Consideraciones finales

En base a los hechos arriba relatados, observados mediante acceso e inspección de las instalaciones de la embarcación marítima destinada al confinamiento y transporte de animales en largas distancias para la cría, el engorde y el sacrificio en el extranjero, opino que son abundantes los indicios que comprueban los malos tratos y la violación explícita de la dignidad animal, además de superar criterios razonables y elementales de las cinco libertades que garantizan el bienestar animal.

Por lo tanto, entiendo que la práctica de transporte marítimo de animales en largas distancias está intrínseca e inherentemente relacionado con la crueldad, el sufrimiento, el dolor, la indignidad y la corrupción del bienestar animal bajo las diversas formas.

Lo que certifico.

02 de febrero de 2018

Magda Regina - CRMV 7583

RG 15219110

Figuras (& Vídeos)

Las imágenes aquí presentadas fueron registradas en territorio brasileño(Santos / SP) en el interior del buque NADA el 1 de febrero de 2018. Los responsables de la comercialización de los animales iniciaron el embarque de miles de bueyes el 26 de enero de 2018 y el buque se encuentra atracado en el puerto de Santos. Los indicios de insalubridad aquí presentadas son muestras de un buque que ni siquiera ha iniciado el viaje intercontinental de una duración mínima de 15 días.

# Türk

## Brezilya'daki Hayvan Aktivistlerinin Uluslararası Yardıma İhtiyacı Var

São Paulo, 5 Şubat 2018

Brezilya'daki hayvan hakları aktivistleri, hayvancılar ve et sektöründen finansal çıkarı olan diğer kişiler tarafından tehdit ve saldırıyla uğruyor.

Tarihe geçen bir karar olarak, sivil toplum kuruluşları (STK) ve aktivistler, mahkeme kararıyla Brezilya'nın bütün limanlarından canlı hayvanların ihraç edilmesini engelledi.

Fakat, önceki kararları ihlal etmenin sonrasında, yasal olmanın ötesinde siyasi bir manevra ile federal vekil Beto Mansur, Tarım Bakanı Blairo Maggi ve Cumhurbaşkanı Michel Temer'in başını çektığı hayvancılık sektörünü destekleyen parlementerler, federal savcısı Diva Malerbi'nin geri adım atmasını ve kendi kararını değiştirmesini sağladı ve 25.000 çiftlik hayvanı ile birlikte Nava gemisinin hemen yola çıkmasına izin verildi. Her şey 24 saat içerisinde gerçekleşti.

Panama bandırılu gemi gece 12.30'da, yerel usüllere göre kesilerek öldürülecekleri Türkiye için yola çıktı.

Buna rağmen ulusal yasak sürüyor. Ama aktivistler kararın geri çekilmesinin an meselesi olduğundan korkuyor. (Tercüman notu 7/2/2018: Yeni bir karar ile bu yasak da kaldırıldı ve yeni gemiler yola çıkmaya başladı). Yasal yetkili bir veteriner gemiye yaptığı kontrolde, "hayvan refahı" ön gören ve bu ticaretin devamını sağlayan hükümet kararlarını hiçe sayan şok edici kanıtlara dair rapor hazırladı.

Dışkı, idrar, kötü koku, sıcaklar, kalabalık su ve besin eksikliği, kabul edilemez olarak raporlanan koşullardan bazlıydı. Buna rağmen, agro-ticaret lobisini durdurmak mümkün değildi.

Santos Limanı'nda 1 Ocak'tan beri demirli bekleyen Nada gemisine, düzinelere hayvan bindirilmeye başlandı. Hepsi Minerva Foods şirketine aitti. O günden beri avukatların adım atması ile mahkemelerde aktivistler operasyonu, turları ve taşımacılığı durdurmak için çabaladı. Şu an itibarıyle birçok fotoğraf kötü muamele olarak kayıtlara geçti. Aktivistlerin hayatı birçok kez tehlikeye girdi ve Liman Polisi tarafından neredeyse ezildi ya da fiziksel olarak tehdit edildi.

Bu geminin yola çıkması ile bütün dünya Brezilya'daki et ticaretinin gerçeklerini öğrenmeli ve yeni gemilerin yola çıkışını durdurmaya devam etmeliyiz. En önemlisi, şu anda 3 gemi daha Brezilya sahillerine aynı amaçla yaklaşıyor.

Diğer yandan canlı hayvan ihracatının yarattığı çevresel hasara da dikkat çekmek gereklidir, örneğin, tonlarda dışkı ve hayvan cesedinin seyahat boyunca okyanusa bırakılması gibi.

Bu nedenle, bizler burada, Brezilya'dan tüm dünyadaki hayvan hakları aktivistlerine bize yardımcı olmaları için çağrı yapıyor ve çaresizce çığlık atan hayvanların sesini yansıtmasını umuyoruz.

Ayrıca şefkatli bir son hareket olarak da bu hayvanların varlığını takip edebilir. En azından gezegenin bu yanından bu ölüm yolculuğuna çıkanlar arasından, sağ kalabilenleri.

[\*\*https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwuU5m0I\*\*](https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwuU5m0I) (English subtitles)

[\*\*www.animalsinternational.org/Brazil\*\*](http://www.animalsinternational.org/Brazil)

# Français

## Les militants pour les droits des animaux au Brésil appellent à l'aide internationale

São Paulo, 05/02/2018.

Au cours des derniers jours, des militants pour les droits des animaux au Brésil ont été menacés et attaqués par des éleveurs et divers acteurs qui bénéficient financièrement de l'industrie de la viande.

Lors d'une victoire judiciaire historique, les ONGs de protection animale ont empêché le transport maritime d'animaux vivants destinés à l'exportation, au départ de tous les ports du Brésil.

Cependant, en 24h, les ruralistes conduits par le Député Fédéral Beto Mansur, le Ministre de l'Agriculture et de l'Elevage, Blairo Maggi et le Président de la République Michel Temer, ont réussi à faire infléchir la décision de la juge fédérale Diva Mallerbi. Celle-ci est revenue sur sa décision et a autorisé le départ immédiat du navire NADA avec à bord 25 000 veaux et bovins, violent ainsi les décisions précédentes, dans une manœuvre beaucoup plus politique que légale.

Le navire, de pavillon panaméen, est parti le 5/2/18 à 0:30 vers la Turquie, où les animaux seront engrangés et tués selon les traditions locales.

Or la suspension nationale des expéditions d'animaux vivants est toujours en vigueur, mais les activistes craignent que ce ne soit qu'une question de temps avant que le pouvoir du groupe ruraliste renverse aussi cette situation, malgré les preuves abondantes des souffrances subies par les animaux dans ce mode de transport. (Note: cette décision a également été révoquée le 7/2/18.)

Un vétérinaire nommé par la justice a inspecté le navire et a publié un rapport mettant en évidence des conditions choquantes, jusqu'alors banalisées pour satisfaire aux normes de «bien-être animal», créées par le gouvernement brésilien lui-même, désireux de promouvoir ce marché.

Les excréments, la puanteur, la chaleur, la surpopulation, la privation d'eau et de nourriture sont quelques-unes des conditions inacceptables décrites dans le document. Pour autant, il n'a pas été possible d'arrêter le lobby de l'agro-industrie.

"NADA" était amarré dans le port de Santos depuis le 25/01, date à laquelle des dizaines de milliers d'animaux appartenant à la société Minerva Foods commencèrent à être embarqués. Dès lors, des défenseurs des animaux ont essayé d'arrêter l'opération auprès des tribunaux, pendant que d'autres activistes tentaient de bloquer le passage des frets d'animaux. A cette occasion, la maltraitance des animaux à l'intérieur des camions fut photographiée. À plusieurs reprises, les activistes - qui campaient devant le port – ont failli être écrasés et ont été enlevés agressivement par la garde du port.

Avec le départ de ce navire, il est urgent que le monde sache ce qu'il advient de la «viande» brésilienne et que le pays soit rappelé à l'ordre sur l'interdiction du transport maritime d'animaux vivants, d'autant plus que trois autres immenses navires à bestiaux s'approchent actuellement des côtes brésiliennes.

En outre, il est nécessaire de mettre en évidence l'impact environnemental causé par l'exportation de bovins vivants, si l'on considère, par exemple, les tonnes de déchets et les corps déversés dans l'océan pendant le voyage.

C'est pour cela que nous militants brésiliens demandons aux militants des droits des animaux autours du monde de faire davantage écho à ce cri de désespoir des animaux. Aussi, tel un dernier acte de compassion, qu'ils puissent accompagner le débarquement des animaux qui survivront au voyage à bord de ces navires de la mort.

**<https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwU5m0I> (English subtitles)**

**[www.animalsinternational.org/Brazil](http://www.animalsinternational.org/Brazil)**

# **Italiano**

## **Attivisti animali in Brasile hanno bisogno di aiuto internazionale.**

(Traduzioni, foto e video: <https://goo.gl/38RPCG>)

São Paulo, 05/02/2018.

Negli ultimi giorni, attivisti per i diritti degli animali in Brasile sono stati attaccati e minacciati dagli allevatori e da altri attori che traggono benefici economici dall'industria della carne. In una conquista storica, le ONG di animalisti sono riuscite a impedire la spedizione di animali vivi da esportare in tutti i porti del Brasile.

Tuttavia, dopo aver violato le precedenti decisioni, in una manovra molto più politica che legale, gli allevatori di bestiame, guidati dal deputato federale Beto Mansur, il ministro dell'Agricoltura e del bestiame, Blairo Maggi e il presidente Michel Temer, sono riusciti a fare in modo che Il giudice federale Diva Malerbi tornasse indietro e modificasse la sua decisione, determinando l'immediata partenza della nave NADA, con 25.000 vitelli a bordo.

La nave, di bandiera panamense, salpa alle 0:30 del 5/2/18 in direzione della Turchia, dove sarà ingrassata e uccisa secondo le tradizioni locali. Tuttavia, la sospensione nazionale delle spedizioni è ancora valida.

Ma gli attivisti temono che sarà solo una questione di tempo prima che il potere del gruppo di allevatori di bestiame rovesci questa situazione, nonostante le abbondanti prove della sofferenza a cui gli animali sono sottoposti in questo modo di trasporto. (Nota: questa decisione è stata revocata anche il 07/02/18.)

Un veterinario nominato dalla Giustizia ispezionò la nave e pubblicò un rapporto che mostra in modo sconvolgente ciò che fino ad allora era stato banalizzato con il pretesto di soddisfare gli standard di "benessere degli animali" creati dallo stesso governo brasiliano, interessati a promuovere questo mercato.

Feci, urina, puzza, calore, sovraffollamento, mancanza d'acqua e cibo erano alcune delle condizioni inaccettabili descritte nel documento. Tuttavia, non è stato possibile fermare la lobby dell'agrobusiness.

"NADA" era ancorata nel porto di Santos dal 25/1, quando iniziarono a essere spedite decine di migliaia di animali appartenenti alla compagnia Minerva Foods.

Da allora, mentre i difensori degli animali cercano di fermare l'operazione nei tribunali, gli attivisti hanno cercato di bloccare con il prorio corpo, il passaggio dei camion che trasportano animali, occasione nella quale gli animali sono stati fotografati sotto maltrattamenti all'interno dei camion.

In diverse occasioni, gli attivisti - che si sono accampati davanti al porto - sono stati quasi investiti e sono stati truculentemente rimossi dalla Guardia del porto. Con la partenza di questa nave, è necessario che il mondo sappia cosa succede alla "carne" brasiliana e che al paese venga impedito di imbarcare nuovi animali, specialmente quando altre tre navi si avvicinano alla costa brasiliana.

Inoltre, è necessario evidenziare l'impatto ambientale causato dall'esportazione di bestiame vivo, se consideriamo, per esempio, tonnellate di rifiuti e corpi scaricati nell'oceano durante il viaggio.

Per questo motivo, qui in Brasile, chiediamo che gli attivisti per i diritti degli animali nel mondo facciano eco a questo grido di disperazione degli animali. E ancora, come ultimo atto di compassione, che possano accompagnare lo sbarco di questi animali, quelli che sopravviveranno ai viaggi sulle navi della morte, da questo lato del pianeta.

**<https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwU5m0I> (English subtitles)**

**[www.animalsinternational.org/Brazil](http://www.animalsinternational.org/Brazil)**

# Deutsch

## Tieraktivisten in Brasilien brauchen internationale Hilfe

(Übersetzungen, Fotos und Videos: <https://goo.gl/38RPCG>)

São Paulo, 05/02/2018.

In den letzten Tagen wurden Menschenrechtsaktivisten in Brasilien von Viehzüchtern und anderen Akteuren, die finanziell von der Fleischindustrie profitieren, angegriffen und bedroht.

In einer historischen Eroberung gelang es Tier-NGOs, den Transport lebender Tiere aus allen Häfen Brasiliens zu verhindern.

Nachdem jedoch die früheren Entscheidungen, viel mehr politisches Manöver als Recht ungehorsam, die großen Bauern, unter der Leitung von Congressman Beto Mansur, Minister für Landwirtschaft und Viehzucht, Maggi und Präsident Michel Temer, haben in etwa 24 Stunden gelungen, Bundesrichterin Diva Malaerbi ging zurück und änderte ihre Entscheidung, indem sie die sofortige Abfahrt des Schiffes NICHTS mit 25.000 Kälbern und Stöcken an Bord festlegte.

Das Schiff der panamaischen Flagge setzte um 0:30 Uhr am 02.05.18 in Richtung der Türkei in See, wo es gemäß den örtlichen Traditionen gemästet und getötet wird.

Die nationale Aussetzung der Lieferungen ist jedoch weiterhin gültig. Aber Aktivisten befürchten, es ist nur eine Frage der Zeit ist, bis die Kraft des Caucus auch diese umzukehren, trotz reichlich Beweise für die Leiden, die sie in dieser Verkehrsart für die Tiere ausgesetzt sind. (Hinweis: Diese Entscheidung wurde am 7. Februar 2018 annulliert).

Ein Tierarzt für Gerechtigkeit angegeben inspiziert das Schiff und einen Bericht herausgegeben, schockierend zeigt, was bis dahin alltäglich unter dem Vorwand war die Standards der „Tierschutz“ zu treffen, von der brasilianischen Regierung selbst geschaffen, interessiert in diesem Markt zu fördern.

Hocker, Urin, Gestank, Hitze, Überfüllung, Wasserentzug und Nahrung waren nur einige der unannehbaren Bedingungen, die in der Studie beschrieben wurden. Trotzdem war es nicht möglich, die Agribusiness-Lobby zu stoppen.

N.A.D.A. war seit 25/1 im Hafen von Santos angedockt, als die Zehntausende Tiere der Firma Minerva Foods verschifft wurden. Seitdem als animalisch Anwälte in den Gerichten verhindern, dass der Betrieb suchte, versuchte Aktivisten zu blockieren, mit dem Körper, den Durchgang von

Lastwagen, die Tiere zu bringen, bei dem Bilder von Tieren innerhalb der Lastwagen unter Mißhandlungen aufgenommen wurden. Bei mehreren Gelegenheiten wurden die Aktivisten - die vor dem Hafen lagerten - fast überfahren und von der Hafenwache brutal entfernt.

Mit der Abfahrt des Schiffs, müssen wir die Welt wissen, was mit dem „Fleisch“ geschieht Brasilien und das Land folgen neue Tiere Nichtbeförderung, vor allem in der Zeit, als drei große Hirten Schiffe die brasilianische Küste nähern.

Außerdem müssen die Umweltauwirkungen, die durch den Export lebender Rinder verursacht werden, hervorgehoben werden, wenn man beispielsweise Tonnen von Müll und Körpern berücksichtigt, die während der Reise in den Ozean geworfen werden.

Aus diesem Grund bitten wir in Brasilien darum, dass Tierschützer in der Welt diesen Schrei der Verzweiflung der Tiere mehr widerspiegeln. Noch als letzter Akt des Mitgefühls, den die Landung dieser Tiere zu überwachen, zu denen, die überleben von dieser Seite des Planeten in Schiffen des Todes zu reisen.

<https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwU5m0I> (englische Untertitel)

[www.animalsinternational.org/Brazil](http://www.animalsinternational.org/Brazil)

# Technischer Prüfbericht

Technischer Prüfbericht vom Bundesgericht mit Blick bestellt  
bieten Subventionen der öffentlichen Bürger Maßnahme Nr zu analysieren 5000325-  
94.2017.4.03.6135 anhängig vor dem 25. Bundescivilgericht Sao Paulo.

Thema: Viva Cargo-Export auf dem Seeweg, nämlich 27.800 Rinder mit Ursprung im Staat São Paulo, mit Internat im Hafen von Santos / SP (Brasilien) und Endziel, die Türkei.

I, Magda Regina, CRMV-7583, ich weiß, dass:

a) Am 31. Januar 2018 so bald erhielt ich Vorladung durch die zuvor genannte MM gemacht. Urteil, dessen Ernennung ermächtigt mich ausdrücklich das Schiff kommen NADA genannt (IMO 9005429,

Flagge Panamas) die technische Überprüfung bestellt zu leiten, besuchte um 20.00 Uhr an den bezeichneten Ort zu den Vertretern der Hafenbetreiber bekannt machen die einstweilige Verfügung gewährt. Um 23.30 (nach 2 Stunden) Einreichung erteilte einstweilige Verfügung und die anschließende Wartezeit für einige Wissenschaft und Gehorsam dieser, der Knecht oder Agenten, der zunächst bei der Hand der Entscheidung des Gerichts auf Leinwand erhielt, gab es zurück, ohne Protokollsiegel oder formale Anerkennung,

Ignorieren und Blockieren meinen Zugang zum Schiff wirksam durchgeführt wurden.

b) Nach mehreren Versuchen, den Dialog und den Gehorsam der Gerichtsbeschluss hier erwähnt fordert, ging ich in die Bundespolizei (Rua Riachuelo, 27 - Centro, Santos) für formelle Aufzeichnung

der Nichteinhaltung der oben genannten Gerichtsbeschluss.

c) Am nächsten Tag, 1. Februar 2018 wurde ich telefonisch kontaktiert (um 0600 - in mehr als 12 Stunden des Gerichtsbeschlusses) vom Hafenbetreiber, die Genehmigung mir dann die Stelle des in Auftrag gegeben Know-how zu verbinden. Ich teilte dem Hafenbetreiber den Beginn der Expertise um

10:00 Uhr des aktuellen Tages Morgen.

d) Sobald trat ich das Schiff NADA (Schiff 13 Etagen von Ständen besetzt (oder Rutschen) Tausende

von Tieren Host), eine Treppe geklettert und wurde zu einem Besprechungsraum im Inneren des Behälters mit den Vertretern der verschiedenen reden angetrieben Parteien an diesem Projekt beteiligt, nämlich den Import / Export-Unternehmen Ecoporto, das Unternehmen von São Paulo Dock

(CODESP), das Ministerium für Landwirtschaft, Viehzucht und Versorgung (MAPA), die Minerva Foods SA und Mitglieder der Schiffsbesatzung , an welcher Stelle ich zusammenfassend berichtet die Routine Management der Tiere bilden, ihre Nahrung und den Reinigungsprozess der Gehäuse, wo die Ochsen beschränkt sind.

d.1) Es ist eine Klammer öffnen und berichtet, dass der Tierpensions- Betrieb im Schiff Beginn am 26. (Montag) Januar nichts Wirksames hatte, sicherlich bis 23:30 Januar erstreckt 31(Mittwoch), an welcher Stelle ich wurde von eingehendem Interrupt-LKW mit Tieren zum Hafen von Santos mitgeteilt. Trucks Tiere aus Tierquarantänebereich zu bringen (EPE - PréEmbarque Station), liegt etwa 500 km vom Hafen von Santos (Gemeinden Altinópolis und Sabino), brachte Ochsen in Zahlen 27-38 Tiere pro Eimer, stehend, Ziel dieser Abteile mit Seiten behindern die Sicht durch die Klebebander Löcher in der Struktur behindern Inspektion (Beobachtung, Aufzeichnung, Fotos) von innen durch eine dritte.

D.2) Die oben beschriebene Anzahl der Tiere wurden von blitz Betrieb gefunden, die aktiv im Veterinär Zustand der Stadt Santos in den Tagen teilgenommen, wenn die Tiere mit Lastwagen in Porto angekommen. Während der blitz erwähnt, wurden die Startzeit kontrollierten Fahrzeuge Tiere aus ihren EPE (Pre-Shipment-Station) an die Ankunftszeit am

Ort der blitz befindet sich am Eingang des Hafens von Santos zu bringen. In Kontakt gebracht, dass die Tiere Fahrzeuge Zeit 8 bis 14 Stunden variiert reisen, wobei bekanntlich große Menge von Fäkalien und Urin, die auf der Innenseite der Behälter entlang des Straßenabschnitts erzeugt und auch auf städtischen Straßen für die geworfen Transportfahrzeuge. Während der Inspektion (blitz) fand viele hingestreckt Tiere in den Eimern und,

e) Nach dem oben erwähnten Treffen in ( d ) Ich führte einen Boden der Tierhaft auf dem gleichen Niveau befinden zu inspizieren (8 die Stock), wo das Treffen stattfand. Dieser Boden (auch bekannt auch mit Namen

Deck) Es ist mit Seitenfenstern versehen und oberhalb der Schiff Wasserlinie Flutung entfernt. Dort, in

diesem Raum, die Beleuchtung, Belüftung und Lagerung zeigte sich scheinbar moderat. Die Kammer

hatte einen Bodenbelag aus Reisschalen aus (die im Nassrutschboden bei Milderung die Anwesenheit von Tieren AIMS), sporadische Vorhandensein von seitlicher Belüftung, Nahrung und Wasser mit bescheidenen Portionen jeweils von Nahrung und Wasser. Während des Treffens mit der Mannschaft I wurde berichtet, dass das Schiff für die Entsalzung von Meerwasser sein eigenes System hat, ist es jedoch tot, während das Schiff angedockt ist, was es notwendig macht Schiff außerhalb des Wassers zu kaufen. Ich konnte sehen, dass es offensichtliches Interesse meine Provinz nur bei der Begrenzung auf das Niveau ursprünglich vorgestellt.

f) Sobald ich auf die unteren Etagen ging ( Decks 1, 2 und 5), festgestellt, dass die hygienischen Bedingungen sehr schlecht waren - vor allem für die Tiere von den Schiffskarten am 26. Januar (7 Tage nach dem Inspektion aktuellem Tag). Die überwiegende Menge des Urins und Kot in dieser Zeit

produziert und angehäuft führte zu beeindruckenden Ablagerung auf dem Bodeneine Schicht aus schlammigem Abfall. Der Ammoniakgeruch war sehr intensiv in diesen Ebenen es schwierig zu atmen zu machen. In einigen dieser Böden, suchte die Lüftungsanlage die Wirkung der Ansammlung von Gasen und Gerüchen zu mildern, auch aus der Zersetzung des organischen Rindermaterial führen. Die Lärmbelastung (in Dezibel), die aus kontinuierlichen Betrieb der Fans war

intensiv und eindeutig unangemessen angesichts seiner hohen Grad an Lärm. Wie durch den Tierarzt berichtete in Angriff genommen, die mich während der Inspektion begleitet, dass die Zeit der

Tierpensions- Betrieb verbraucht macht diese unteren Etagen, gefüllt in erster Linie in der Gesundheitssituation angesichts der Unmöglichkeit, washing floors in prekären bleiben. Der Boden des Waschprozesses alle fünf Tage tritt, aber es wird nur dann in Betrieb nach der Abfahrt des Schiffs gestellt, wie durch technisches Mitglied des Schiffs informiert. Das Waschen durch Wasserstrahlen durchgeführt wird, durch eine Breitspur und Niederdruckschlauch emittieren, die zu einer Schmutzspeichertank führt (nicht geprüft). Der Abfall durch den Reinigungsprozess angesammelt dann hat ihren Inhalt ohne Behandlung verworfen, das Meer. Diese Entladung erfolgt in

regelmäßigen Abständen, abhängig von der Geschwindigkeit der aktuellen Schiffs.

g) In bestimmten Sektor des Schifffes, die gemeinhin als Verwertungsanlage, das Vorhandensein einer

Mahlanlagen für tote Tiere, auch das Ergebnis der Zerkleinerung über Bord beobachtet wurde geworfen wird. Es wurde berichtet, dass das Veterinärtteam Bahnen des Schiffs in Höhe von einem (01) bis drei (03) Themen, die von insgesamt acht (08) Cowboys in Schichten unterstützt würden funktionieren würden, die Bedingungen der Tierintegritätsprüfung zu den ganzen Tag. Das heißt, dass die Verantwortung für die medizinische Versorgung und Kontrolle in drei eingebettetes Tierärzte, würden wir ein Verhältnis von einem Tierarzt für je 9.000 Tiere in Gefangenschaft haben.

Aus diesem kurzen Bericht folgenden Antworten auf die Fragen in der Gerichtsentscheidung vorgelegt:

Fragen:

1.) Was ist der Zweck der brasilianischen Exporte nach außen von lebenden Tieren? Sie sind für die menschliche oder tierische Zwecke oder für andere Zwecke (wie religiöse Rituale) zur Schlachtung bestimmt?

Laut Vertretern der Firma Minerva SA Foods (Eigentümer leben Fracht für den Verkauf und den Seeverkehr bestimmt sind), wurde die eingebettete Tierarzt und der Kapitän mich darüber informiert,

dass alle Tiere von Menschen für Nahrung geschlachtet werden sollen. Laut türkischer religiöser Tradition ist der Tod des Tieres erst ab dem Zeitpunkt zulässig, wenn das zweite bleibende Zahn Tier

ausbricht - Moment, von dem an Empörung darf das Tier (in diesem Fall des Widerrist). Davor wird das Tier juvenile betrachtet und daher nicht unter Aggression.2.) Wie wird in Lastwagen oder Booten verpackt Tiere ins Ausland transportiert, zum Schlachten in anderen Ländern?

Im Lkw, wie bei der Inspektion durch Blitz Santos Präfektur genannt, die sie aktiv an dem Veterinär gesetzlichen Zustand in concursada Regimen teilnahmen, wurden die Tiere in der Rückseite des Fahrzeugs angeordnet, in Mengen zwischen 27 und 38 Tieren pro LKW reichen. Die Seitenlöcher der

Behälter wurden mit Klebebändern verschlossen schwierigen äußeren Dritten Inspektion richtet. Die

Tiere, einmal im Inneren des LKW durch landwirtschaftliche Dichtung MAP gefangen, konfrontiert Reise zwischen 8 bis 14 Stunden Weg. Viele Lastwagen und ihre Eimer hatten Stöcke mit Metallspitzen an das Fahrzeugbordnetz verbunden, die elektrischen Entladungen durch die Tiere zu verhindern, zielt darauf ab, auf dem Fahrzeugboden liegen. In Seefahrzeugen, es ist bekannt, dass Tiere durch Schock dazu gezwungen werden, die unteren Etagen zu gelangen, bis Sie die Kapazitätsgrenze oder vorher festgelegte erreichen. Die Tiere werden in Gruppen eingeteilt (in Buchten oder Breton), in geschlossenen Räumen, beispielsweise kleiner als 1 m Höhe 2 pro Person. Sowohl die Lastkraftwagen und in den Ständen des Marineschiffs, die Bewegung der Tiere ist ernsthaft gefährdet. In Buchten mit ganzen Tieren (d.h.

und Stiere nicht kastrierte) sind üblich, die Praxis des Reitens zu beobachten, das heißt, Tiere klettern aufeinander als klares Dominanzverhalten und damit auf dem Boden liegen zu verursachen, reduzieren das Tier Raum neben ihm - Aktion, die das Auftreten von Stürzen oder ähnlicher Unfälle erleichtert. Die Produktion von Abfällen (Kot und Urin) von Tieren in geschlossenen Umgebungen, macht intime und konstante Art und Weise zu einem intensiven ungesunden Szenario.

3.) Unter den Bedingungen, unter denen die Tiere transportiert werden, die Möglichkeit gegeben, in die Position zu ändern, oder weil die Dichte des Raumes / Kopf an das Tier auferlegt eine einzigartige Position während der gesamten Reise? Der Transportzustand begünstigt das Auftreten eines Traumas, entweder durch Dichteraum / Kopf, entweder von Natur aus / Transportdauer?

Ich wiederhole, dass es innerhalb des LKW minimale Möglichkeit ist Position des Tieres zu verändern

einmal versendet. Auf dem Schiff, obwohl es die Möglichkeit, einen minimalen Mobilität bei einigen

Tieren Rutschen ist, falls nicht Ihr Strumpf hochgerechnet wird, wird die allgemeine Mobilität auch stark reduziert und / oder beeinträchtigt wird. Da es großes maritimes Fahrzeug unterliegt intrinsische

und natürliche Schwankungen der Meeresströmungen, das Schiff pendeln kann Verlust des

Gleichgewichts der Tiere verursacht (terrestrisch Natur) und damit traumatische Unfälle und schwere physiologische Beschwerden verursachen.

4.) Während der Fahrt gibt es eine regelmäßige Versorgung mit Nahrung und Wasser? Es gibt Nahrung und Wasser an Orten installiert? Wo sanitäre Bedingungen? Es gibt Raum für Ruhe. Ja, es gibt eine regelmäßige Versorgung mit Lebensmitteln, das Gewicht der Tiere unter Berücksichtigung verkauft ein bestimmender Faktor bei der kommerziellen Wert des Tieres zu sein. Jedoch ist für die Bereitstellung von Wasser während des Zeitraums, in dem das Schiff festgemacht ist (das heißt, die Port), kommt die Wasserzufuhr von außen, da sein Entsalzungssystem außer Betrieb ist. Wenn im Gange, dieses Gefäß (nicht notwendigerweise alle) in der Lage, Wasser in zufriedenstellender Menge zu produzieren. Dieses Wasser wird verwendet, um sowohl für den Verbrauch als auch für die Reinigungsarbeiten von Gehäusen mit Tieren beladen. Nahrung und Wasser ist in den Gehegen der Tiere - viele mit Schutt Kot und klarer Anwesenheit von Rost. definitiv

Versand von Nutzlasten betrachtet nicht die Möglichkeit, Tier Ausgabe ihrer Entbindung zu Ihrer Ankunft Ziel Stände und so jede Art von Ruhe zu verhindern oder zu dem Tiere reiten. In seiner Sicherheitshülle (Buchten) und nur an das Tier auf den Boden hingestreckt. Ein solcher Schritt reduziert sicherlich Raum im Bereich der Nachbarn in der gleichen Rutsche gefangen und so unterliegen dem Tier Kontakt mit ihren Abfällen und Abfällen von anderen Tieren zu schließen.

5.) Die Behälter haben Belüftungs- und / oder Erschöpfung geeignete Temperatur und Feuchtigkeit für Tiere.

Es ist eine Vielzahl von Handelsschiffen für den Transport von Nutzlasten. In diesem Sinne, Lüftungs- und Abgas Mechanismen sind immer unterschiedlich in Design und Effizienz. Im vorliegenden Fall führen die Behälter Be- und Enthaltung der unteren Stockwerke verursachen schwere Lärmbelästigung und die Sicherstellung unvollständig Zirkulation und Erneuerung von Gas dort zu finden. Es folgt der Registrierung von Gehäusen dieser erhöhten Temperaturen deutlich sowie extremes Feuchtigkeitsniveau Tierschutz gefährden.

6) Die Struktur eines Schiffes, in denen Tiere gespeichert sind, ist geeignet für den Versand?

Die Oberfläche ist glatt? Es gibt Risiken, die die Tiere Verletzungen leiden?

Die Struktur dieser Schiffe ist für diesen Zweck nicht geeignet. Zum Beispiel konnte das NADA Schiff,

Baujahr 1993, wurde im Jahr 2012 in China angepasst, von einem Spezialschiff in Schiffscontainern.

So war es nicht geplant und gebaut, um den Transport von Tieren Targeting. Die gesamte Struktur dieser Schiffe ist metallisch, einschließlich Böden und Trennwände. Es wird bemerkt, dass der Boden, wenn in Gegenwart von großen Mengen von akkumulierten Kot und Urin auf dem Boden extrem rutschig wird - was die Regel ist. Also ja, das Risiko für Unfälle mit Tieren ist sehr hohe Grad.

7. Während des Transports Maßnahmen beachtet werden, das Wohlergehen der Tiere zu gewährleisten?

Absolut nicht. Die Tiertransportweg und für längere Zeit, entweder durch terrestrische und für Meeresumwelt, unterziehen diese Körper einen vollständig in seine ursprünglichen Natur in keinen Zusammenhang erleben. Die gesundheitlichen Gefahren, denen sie ausgesetzt sind, die Bewegung von

Fahrzeugen (wie Bremsen, Balance, Geschwindigkeitsänderung, plötzliche Fahrzeugmanöver), die lange Haft, Wasser und diätetische

Einschränkungen usw. machen es unmöglich, das Wohlergehen der Tiere in seiner einfachsten zu gewährleisten.

8. Während des Transports ist es Anwesenheit von Tierärzte vor Ort? Es gibt oft den Tod von Tieren? Nach dem Tod eines Tieres, sind die Maßnahmen? Und im Fall von Krankheit?

Ja. Um jedoch die enormen Schwierigkeiten bei der Verwaltung von klinischen Komplikationen in großen Herden, die Zahl der Tierarzt auch wenn hohe gegeben, könnte diese Probleme nicht lösen. Der Tod des Tieres ist untrennbar mit der Praxis der Versandlast verbunden. Wenn Todesfälle experciados sind, werden die Karkassen Rendering gebracht und in eine mechanische Vorrichtung

zum Schleifen des Tieres insgesamt verantwortlich eingesetzt. Diese Stücke des Gehäuses zusammen, während der Seereise verworfen. Wenn kranke Tiere identifiziert werden, werden sie durch bestehende Medikamente für veterinäre Pharmazie Schiff behandelt und, in bestimmten Fällen

von den Ställen entfernt und an einer vorbestimmten Stelle isoliert. Der Umgang mit diesen Tieren,  
9. Es Aufsicht staatlicher Behörden in diesem Transport?

Ja, aber nur auf wenige Vertreter der MAP (Ministerium für Landwirtschaft, Viehzucht und Versorgung) begrenzt.

10. In den Ländern, für die die Tiere geschickt (oder zumindest für diejenigen, die die wichtigsten Importeure sind), welche Art / Art der Schlachtung angenommen wird?

Muslimischer Tradition Länder, Halal Schlachten (das bedeutet „erlaubt“). In dieser Schlacht Praxis halal,

das Messer verwendet wird, muss scharf, so dass einzelne Ausbluten des Tieres sein. Der Schnitt soll die

Luftröhre, Speiseröhre, Arterien und Halsvene erreichen, so dass Umströmung des Blut des Tieres. Jüdische

Tradition Länder, die Tötung Nähen (das bedeutet „Selbst“). Schlachten koscher folgende ähnlichen Verfahren wie halal. In diesem Fall wird die Messer Draht sollte nicht die Halswirbel berührt und nach

dem Aufkleben jede Art von Nut oder Zahn zu präsentieren beobachtet wird, wird das Tier ungeeignet

oder nicht berücksichtigt Koscher (terayfa) Sie werden verworfen.

Auf den fünf Freiheiten

Die fünf Freiheiten sind ein weltweit anerkannter Parameter des Tierschutzspektrum und sind wichtige Aspekte zu diagnostizieren, die die Lebensqualität des Tieres beeinflussen. Dieses Prinzip wird durch den Bundesrat der Veterinärmedizin (CFMV) anerkannt und genehmigt. Sie sind:

(1) Freiheit von Durst, Hunger und Unterernährung; (2) Freiheit von Schmerz und Krankheit; (3) Freiheit von Beschwerden; (4) Die Freiheit natürliches Verhalten der Art auszudrücken; (5) die Freiheit von Angst und Stress.

.Die fünf Freiheiten von CFMV empfohlen präsentieren sich verpflichtet im Rahmen der Ausübung der

vollen Anwendung der Versandlast wie folgt:

Freiheit von Durst, Hunger und Unterernährung:

Wasser und diätetische Einschränkungen sind seit Anfang der Straße leicht zu beobachten, auch erweitert und verstärkt, wenn die Entbindung von Tieren in den Ställen des Marineschiffes. Die Bereitstellung von Wasserdefizit und die hohe Wahrscheinlichkeit einer Kontamination des Lebensmittels bereitgestellt sind eindeutige Beispiele für Verletzung dieser Freiheit.

Freiheit von Schmerz und Krankheit:

extrem ungesund des Gehäuses, eine Kontamination des täglichen Dose von Eingaben von Unfällen Transportprozess resultierenden (Land und Meer), Einschränkung der Mobilität und dem Raum extremen Konzentration von Gasen, Umweltveränderungen langen Dauer, sind nur einige Beispiele aus diesem Verfahren resultieren.

Freiheit von Beschwerden:

hingestreckt auf Tier Kot und Urin (eigenen und anderen Tieren), extreme Entziehung Raum,

Körperpflege nicht existent, Beleuchtung

konstant auf der Reise über die saisonale Tag / Nacht.

Freiheit natürliches Verhalten der Art zum Ausdruck bringen;

Landtiere zu Land-und Seeverkehr auf rutschige, ungesund und über weite Strecken gezwungen.

Agglomerations in begrenzten Raum Umgebungen in dicht bevölkerten mit Tierherden Mischung aus

(verschiedenen Rassen).

Freiheit von Angst und Stress.

Angst, Stress und andere ethologische Veränderungen sind natürliche und offensichtliche Abweichungen von der Exposition

gegenüber den Ereignissen in dieser Stellungnahme erwähnt.

final Thoughts

Basierend auf den obigen Tatsachen berichtet, beobachtet durch Eintritt und Inspektion von Seeschiff Einrichtungen konzentrierten sich auf Haltung und Transport von Tieren über lange Strecken für Aufzucht, Mast und Ausland schlachten, opino dieser zeigt an, dass Missbrauch beweisen Fluss und explizite Verletzung der Tierwürde und über elementare Kriterien der Zumutbarkeit fünf Garanten

Freiheiten des Tierschutzes.

Ich verstand daher, dass die Praxis der Versand Tiere über lange Strecken von Natur aus auf die intrinsische und Verursachung Härte verbunden ist, leidet Schmerzen, Wertlosigkeit und Korruption des Tierschutzes in verschiedenen Formen.

Es ist die Meinung.

2. Februar 2018

Magda Regina - CRMV 7583

RG 15219110

-----XXX -----

Die Zahlen (und Videos)

Die Bilder wurden hier in Brasilien (Santos / SP) im Innern des Schiffs nichts am 1. Februar 2018. verantwortlich aufgezeichnet, Die für die Vermarktung von Tieren begonnen, die Lieferung von Tausenden von Rindern am Januar 26, 2018 und das Schiffs encontra- es ist insbesondere Pier des Hafens von Santos vor Anker liegt. Die unhygienischen Beweise präsentiert werden, gehören Proben

eines Schiffes selbst

Reise begann

Interkontinental mindestens 15 Tage. stimulierte Geschäftsbereich (Showroom) Measure Buchten - in der Regel um mehr als 21 Tieren besetzt (das heißt, mindestens 1m<sup>2</sup> pro Tier) Sperrgebiet an den Mitgliedern des Gefäßes (untere Etagen) Tiere Mühlen der Opfer des Todes auf dem Schiff (Rendering).

## **русский**

# **БРАЗИЛЬСКИЕ АКТИВИСТЫ ПО ЗАЩИТЕ ПРАВ ЖИВОТНЫХ НУЖДАЮТСЯ В ПОМОЩИ МЕЖДУНАРОДНОГО СООБЩЕСТВА!**

В последнее время члены бразильских общественных организаций, борющихся за права животных, подвергаются атакам и угрозам со стороны производителей крупного рогатого скота и компаний, получающих прибыли на мировом рынке мясной продукции.

Участники негосударственных общественных организаций по защите прав животных смогли добиться в судебном порядке запрета на экспорт животных из всех портов Бразилии.

Тем не менее, после невыполнения предыдущих решений суда и в результате политических махинаций, сельскохозяйственному лобби, во главе которого стоят федеральный депутат Бето Мансур (Beto Mansur), министр сельского хозяйства и животноводства Блайро Магги (Blairo Maggi), а также президент Бразилии Мишел Темер (Michel Temer), удалось в короткий срок за 24 часа оказать давление на федерального судью Диву Малерби (Diva Malerbi), которая отменила свое предыдущее решение и разрешила немедленную загрузку и отправку судна NADA с 25 тысячами телят и молодых бычков на борту.

Корабль, плавающий под панамским флагом, вышел из бразильского порта 05/02/2018 в 00:30 и проследовал в Турцию, где впоследствии животные будут откормлены и забиты в соответствии с местными обычаями.

Так как само бразильское правительство заинтересовано в развитии рынка экспорта крупного рогатого скота, то с целью проверки условий содержания животных при перевозке на корабль была направлена инспектор-ветеринар, установившая вопиющие факты.

Экскременты, моча, невыносимый запах, жара, теснота и скученность животных, нехватка воды и корма - вот лишь одни из фактов, упоминаемых в документе, составленном по результатам проверки. Но, несмотря на это, сельскохозяйственное лобби оказалось сильнее...

Судно "NADA" находилось в порту Санtos, когда 25/01/2018 началась погрузка на борт десятков тысяч животных, принадлежащих компании Минерва Фудс (Minerva Foods). Начиная с этого дня, когда адвокаты защитников прав животных старались добиться в суде запрета на погрузку, одновременно активисты общества пикетировали проезд грузовиков с животными на территорию порта, при этом было сделано много фотографий, доказывающих невыносимые условия транспортировки животных. Во время пикетов активисты, разбившие палаточный лагерь на въезде в порт, неоднократно слышали угрозы от водителей грузовиков и впоследствии были изгнаны охранниками порта с применением насилиственных мер.

Необходимо, чтобы мир узнал правду о том, как производится бразильское "мясо" и чтобы Бразилия усилила запрет на экспорт животных для последующего забоя, особенно в момент, когда еще три огромных корабля-перевозчика идут к бразильским берегам за очередным живым грузом.

Помимо этого, нужно напомнить о том, что транспортировка животных серьезно влияет на загрязнение окружающей среды, ведь за время поездки в океан выбрасываются как тонны экскрементов, так и трупы умерших животных.

Поэтому мы - бразильцы просим активистов по защите прав животных со всего мира поддержать нас, присоединив свои голоса к крику о помощи, который доносится с этих

кораблей, а также приглашаем тех, у кого есть такая возможность, присутствовать в порту, когда эти "корабли смерти" будут выгружать животных, оставшихся в живых после рейса.

[\*\*https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwuU5m0I\*\*](https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwuU5m0I) (English subtitles)

[\*\*www.animalsinternational.org/Brazil\*\*](http://www.animalsinternational.org/Brazil)

### فعالان حقوق حیوانات در برزیل نیاز به کمک بین‌المللی دارند.

فعالان حقوق حیوانات در برزیل مورد تهدید افرادی که منافع اقتصادی در صنعت گوشت دارند قرار گرفته اند در موقعيتی تاریخی، سازمانهای مردم نهاد و فعالان برزیلی توانستند حکم ممانعت از صدور حیوانات زنده از تمامی مرزهای برزیل را از دادگاه بگیرند.

هرچند، پس از سریاز زدن از اجرای تصمیمات گذشته به صورت غیرقانونی و در لوای تصمیمات سیاسی، حامیان زمینداران تحت رهبری معاون فرال، بتو منصور، وزیر کشاورزی، بلایرو مگی و ریس جمهور تمر، قاضی فدرال، دیوا ملربی را مجبور به عقبنشینی کردند و در نتیجه او تصمیمش را تغییر داد و سپس درخواست خروج فوری کشتی نوا، حاوی ۲۵۰۰ گوساله را داد. تمامی این تصمیمات در عرض یک شبانه روز گرفته شد. کشتی تحت پرچم پاناما در ساعت ۱۲:۳۰ امروز به سمت ترکیه جایی که گوساله ها پروار شده و براساس رسوم محلی کشتی می شوند هرچند لغو سفر این کشتی قانونی است، فعالان نگران لغو حکم دادگاه با وجود زجر کشیدن تعداد بسیاری حیوان هستند. دامپزشکی که به صورت قانون مسیول نظارت بر این عمل است، کشتی را مورد تفحص قرار داده، شواهدی تکان دهنده از ضرب و شتم این حیوانات برخلاف قوانین که منجر به رونق این تجارت می شود، گزارش کرده است

<https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwuU5m0I> (English subtitles)

[www.animalsinternational.org/Brazil](http://www.animalsinternational.org/Brazil)

# ジャポネーズ

## ブラジルの動物愛護活動家は国際的な助けが必要

ブラジルの動物保護活動家は、牛肉産業に資金を提供している牧畜家や他の人々によって脅かされ、攻撃されている。

歴史的に顕著な NGO や活動家は、ブラジルのすべての港で生きている動物が輸出に乗っていることを裁判所でブロックしています。

しかし、以前の決定に違反した後は、法的な行為よりも政治的な操作で、Beto Mansur 連邦副長官、Blairo Maggi 農業大臣、Michel Temer 大統領が率いる地主支持者が連邦裁判官の Diva Mallerbi を後退させ、彼女は 25,000 頭の子ウシを船上ですぐに出発させることを要求しています。24 時間後にするべくが決定されました。

パナマの旗の下にある船はトルコに向かって午前 12 時 30 分に出発し、地元の伝統に従って子牛が殺された。

それにもかかわらず、搭乗の取り消しが有効であった。しかし、活動家たちは、動物の苦しみの苦しみがたくさんあるにもかかわらず、その対策の逆転には時間がかかることを恐れている。合法的にアドバイスされた動物医は、船舶を点検し、この動物輸送の絶滅の証拠を報告し、この事業を維持し、飼育する「動物の幸福」を維持するための政府の措置に対して報告した。

便、尿、悪臭、暑い、混雑している、水と食糧不足が報告された容認できない条件のいくつかでした。それでも、農業ロビーを止めることは不可能でした。

「NADA」は 1 月 1 日から数十頭の動物が船に乗り始めたときから Santos 港に停泊しました。それらのすべては Minerva Foods の財産でした。それ以来、弁護士が法廷で訴訟を起こさないようにする背景を持ち、活動家は自らの身体でトラック運送を阻止しようとした。その瞬間、多くの写真が虐待されて登録された。数回、活動家たちは生命の危機に瀕していて、港警察によってほとんど暴走したり物理的に脅かされたりしていました。

この船の出発で、世界はブラジルの肉のビジネスの現実が何であるかを知る必要があり、私たちは新しい搭乗への撤退を維持する必要があります。最も重要なのは、3 つの新しい船が同じ目的でブラジル沿岸に近づいていることです。

また、旅行中に海洋に排出される大量の排泄物や死体などを考慮すると、生きた牛の輸出による環境上の危険性を指摘する必要があります。

そのために、ここブラジルでは、世界中の動物保護活動家に私たちを助けてくれることを求めており、この動物は絶望的な叫び声をエコーしています。しかし、最後の思いやりの行動で、私たちはこれらの動物の着陸に追随することができます。少なくとも死の船で生き残る者は、この惑星の一部から移動します。

# 中國

## 巴西的动物保护团队需要国际社会的帮助

近几天来，巴西的维权人士遭到了牧场主和其他从肉类行业中获益的人员攻击和威胁。

在一次历史性的征服中，以保护动物为基础的非政府组织，取得法律条令限制巴西所有港口出口着的动物。

然而，违背先前的法律决定后，使出超过法律范围的政治伎俩，大量的农民，由国会议员贝托曼苏尔，农业和畜牧业，马吉和总统米歇尔·特默部长率领，已成功在 24 小时内，让联邦法官迪娃·马勒比（Diva Mallerbi）撤回并改变了她的决定，决定让载有 2500 头小牛的船立即离港。

这艘巴拿马国旗的船，18 年 2 月 5 日 00:30 点开往土耳其，在那里他们将根据当地的传统被养肥和屠宰。

但是，全国停运仍然有效。但保护家担心这只是一个时间问题，直到党团的力量扭转这种局面，尽管他们收到动物在这种运输方式的苦难充足的证据的问题。律政司指示兽医检查船只，兽医检查后并出具一份报告，报告中显示惊人动物受苦的结果，而巴西政府本身，志于推动这个市场。

大便，尿，臭，热，过度拥挤，缺水和食物是本文所述的一些不可接受的情况。但是，农业企业的行动不可能就止停止。

货船从 1 月 25 日开始停靠在桑托斯港口，数以万计”属于” Minerva Food 公司的动物被运往国外，从那日开始动物保护协会的律师通过法院试图尝试阻止这个行为。

货船从 1 月 25 日开始停靠在桑托斯港口，数以万计”属于” Minerva Food 公司的动物被运往国外，从那日开始动物保护协会的律师通过法院试图尝试阻止这个行为，积极分子试图用身体阻止运输卡车的道路，同时录下当时在卡车内被虐待动物的记录影像。有好几次，驻扎在港口前线的积极分子差点被卡车压过 并被港口保安以暴力的方式驱逐。

随着船的离去，我们需要让世界知道巴西对肉品的处理方式并阻止其他运动物的船行驶，尤其是有其他三个货船正在靠近巴西海岸。

此外，有必要强调的牲畜出口对环境的影响，例如，倾倒在沿途海洋的残骸和尸体。

出于这个原因，在巴西，我们要求对动物权利的世界活动家做为动物绝望的哭声作出呼应。最后，由于同情，监控这些动物的着陆的时刻，那些经过海运存活下呗运到地球另外一边的动物。

# Fotos / Photos / Fotos / Resimler / Photos / Foto / Fotos / фотографии / عکس ها / 写真 / 照片

As imagens aqui apresentadas foram registradas em território brasileiro (Santos/SP) no interior do navio NADA em 01 de Fevereiro de 2018. Os responsáveis pela comercialização dos animais iniciaram o embarque de milhares de bois em 26 de janeiro de 2018 e o navio encontra-se atracado em cais específico do Porto de Santos. Os indícios de insalubridade aqui apresentados são amostras de um navio que sequer iniciou viagem intercontinental de duração mínima de 15 dias.

The images here enclosed were registered in Brazilian territory (Santos/SP) inside the vessel NADA in February 1 st , 2018. Those responsible for the commercialization of the animals begun boarding the thousands of livestock in January 26h, 2018 and the ship is docked in the Port of Santos. The evidences of insalubrity here presented are samples of a ship that has not even started its intercontinental travel that will last a minimum of 15 days.

Las imágenes aquí presentadas fueron registradas en territorio brasileño(Santos / SP) en el interior del buque NADA el 1 de febrero de 2018. Los responsables de la comercialización de los animales iniciaron el embarque de miles de bueyes el 26 de enero de 2018 y el buque se encuentra atracado en el puerto de Santos. Los indicios de insalubridad aquí presentadas son muestras de un buque que ni siquiera ha iniciado el viaje intercontinental de una duración mínima de 15 días.

Burada sunulan görüntüler 1 Şubat 2018'de NADA adlı geminin içinde Brezilya topraklarında (Santos / SP) kaydedildi. Hayvanların ticarileştirilmesinden sorumlu olanlar 26 Ocak 2006'da binlerce öküzung sevkiyatına başlamışlardı. Santos Limanı'nın özel iskelesine yerleştirilirse. Burada sunulan sağlıksızlık bulguları, en az 15 gün kıtalararası yolculuk yapmaya başlamayan bir gemiden alınan örneklerdir.

Les images présentées ici ont été enregistrées au Brésil (Santos / SP) à l'intérieur du navire NADA le 1er février 2018. Les responsables de la commercialisation des animaux ont commencé l'embarquement de milliers de bœufs le 26 janvier 2018 et le navire est amarré sur un quai spécifique au port de Santos. Les signes d'insalubrité présentés ici sont des échantillons d'un navire qui n'a même pas commencé un voyage intercontinental d'au moins 15 jours.

Le immagini qui presentate sono state registrate in Brasile (Santos / SP) all'interno della nave NADA il 1 ° febbraio 2018. I responsabili della commercializzazione degli animali hanno iniziato l'imbarco di migliaia di buoi il 26 gennaio 2018 e la nave è ormeggiata su un bacino specifico nel porto di Santos. I segni di insalubrità qui presentati sono campioni di una nave che non ha nemmeno iniziato un viaggio intercontinentale di almeno 15 giorni.

Die Bilder wurden hier in Brasilien (Santos / SP) im Schiff NADA am 1. Februar 2018 verantwortlich aufgezeichnet, Die für die Vermarktung von Tieren begonnen, die Lieferung von Tausenden von Rindern am Januar 26, 2018 und das Schiffs encontra- es ist insbesondere Pier des Hafens von Santos vor Anker liegt. Die unhygienischen Beweise präsentiert werden, gehören Proben eines Schiffes selbst Reise begann Interkontinental mindestens 15 Tage.

تصاویری که در اینجا آورده شده اند در ناحیه بربزیل در کشتی هیچ چیز در تاریخ 1 فوریه 2018 ثبت نشده است. کسانی که مسئول تجارت حیوانات بودند، در تاریخ 26 ژانویه 2018 شروع به راه اندازی هزاران گاو کردند و کشتی بر روی بندر خاص از بندر سانتوس. نشانه های ناخوشایندی که در اینجا ارائه شده نمونه هایی از یک کشتی است که حتی سفر بین قاره ای حداقل 15 روز را آغاز نکرده است























1-5E  
21.27m<sup>2</sup>











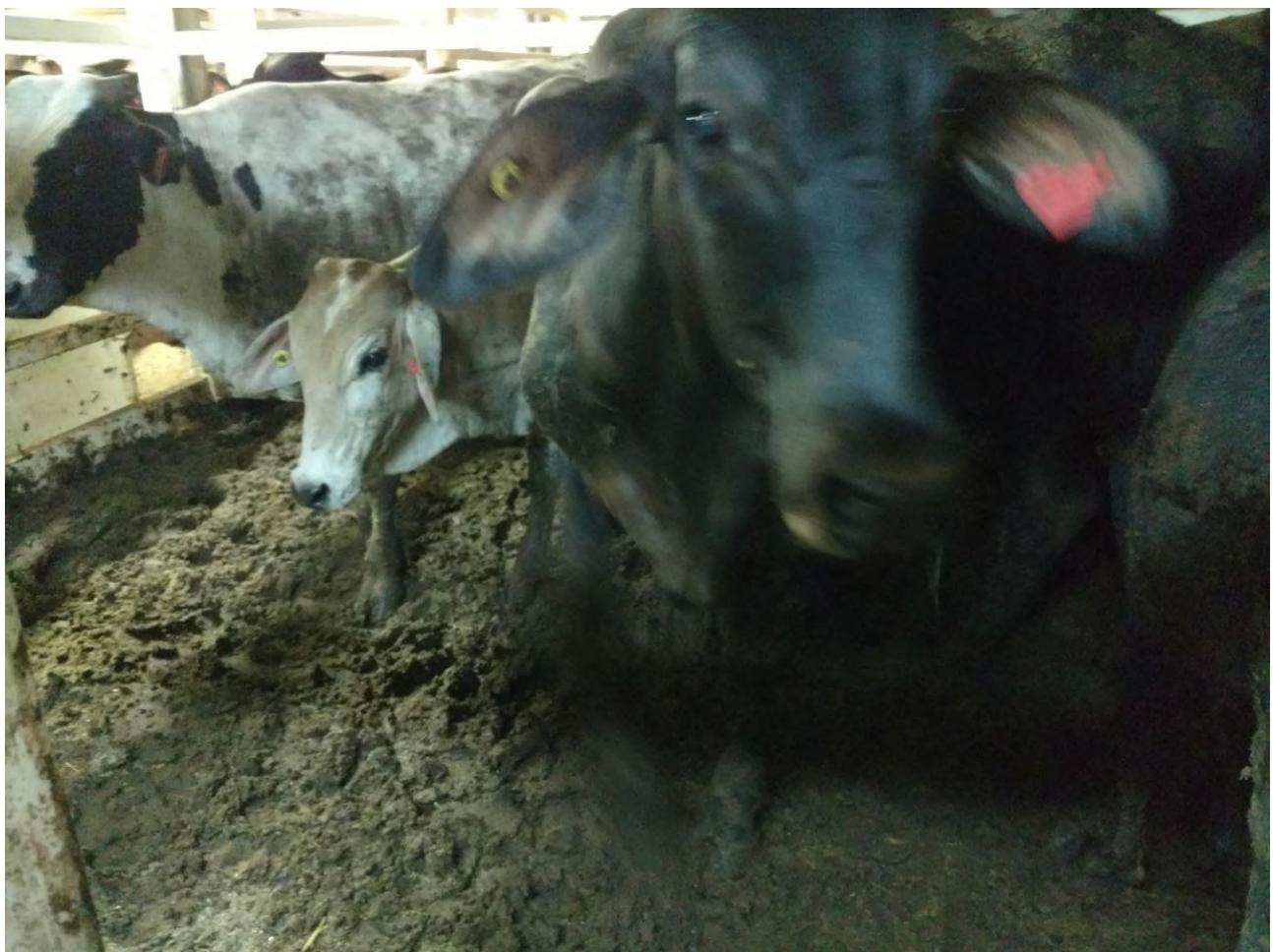






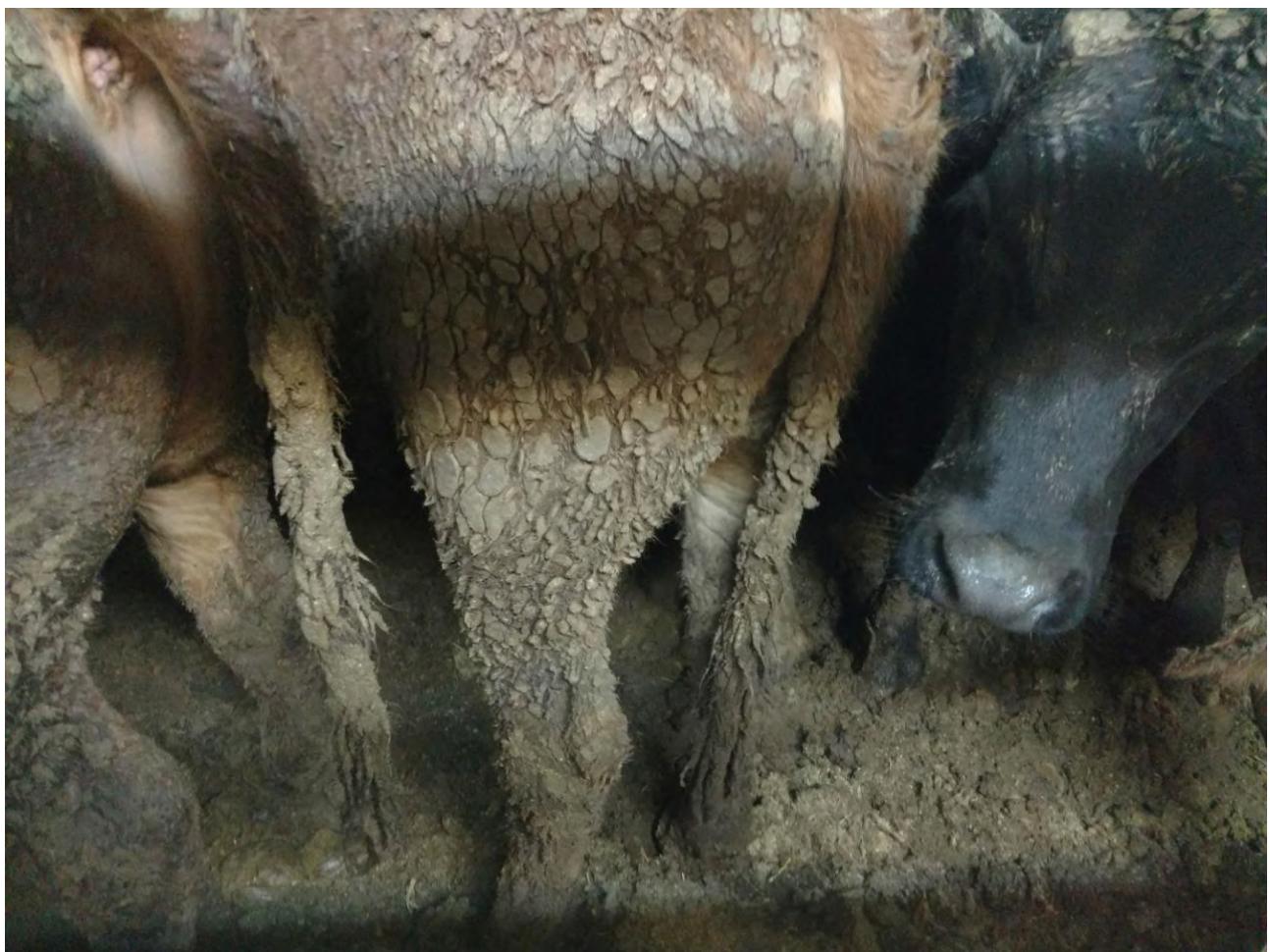












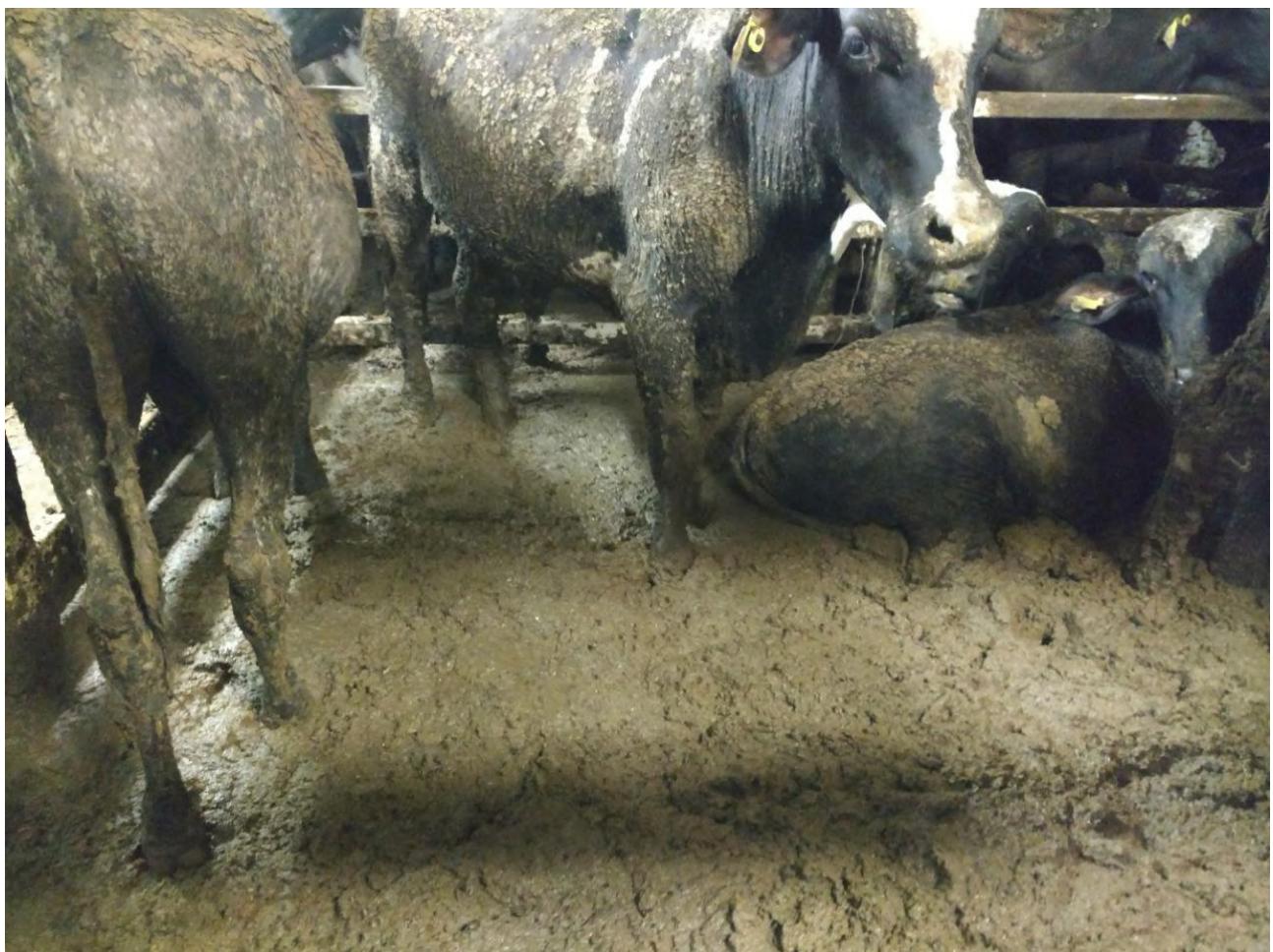






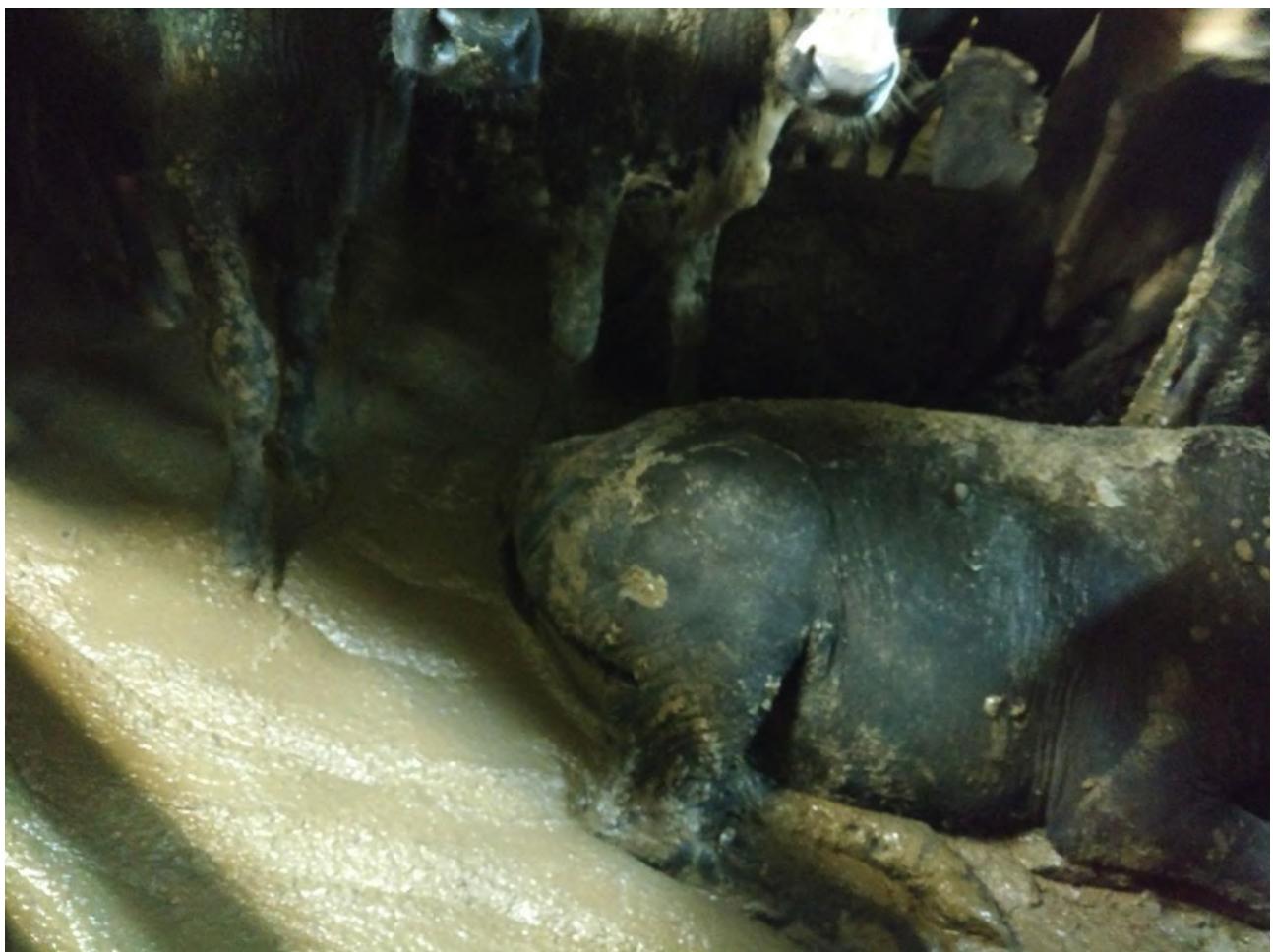


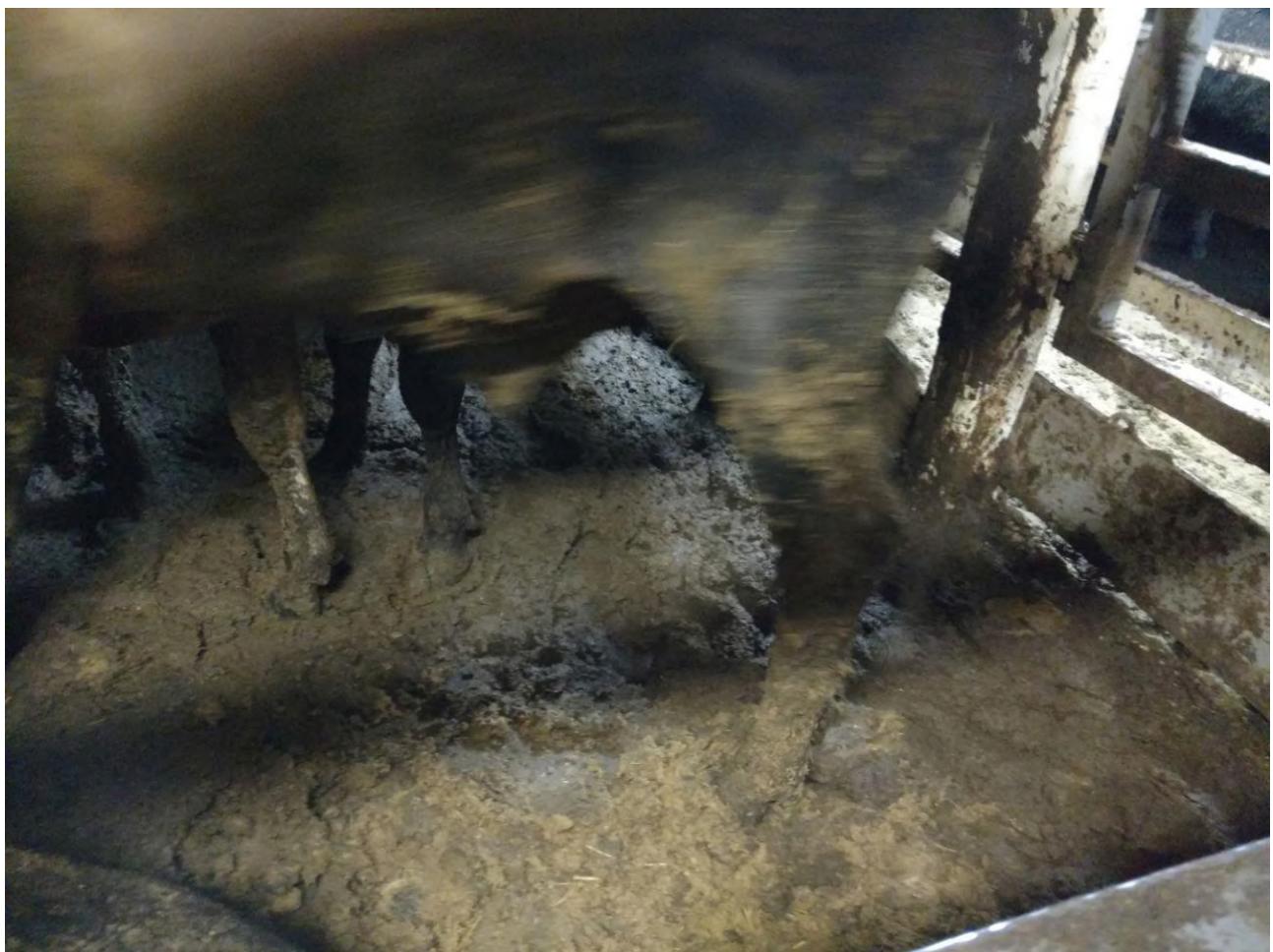






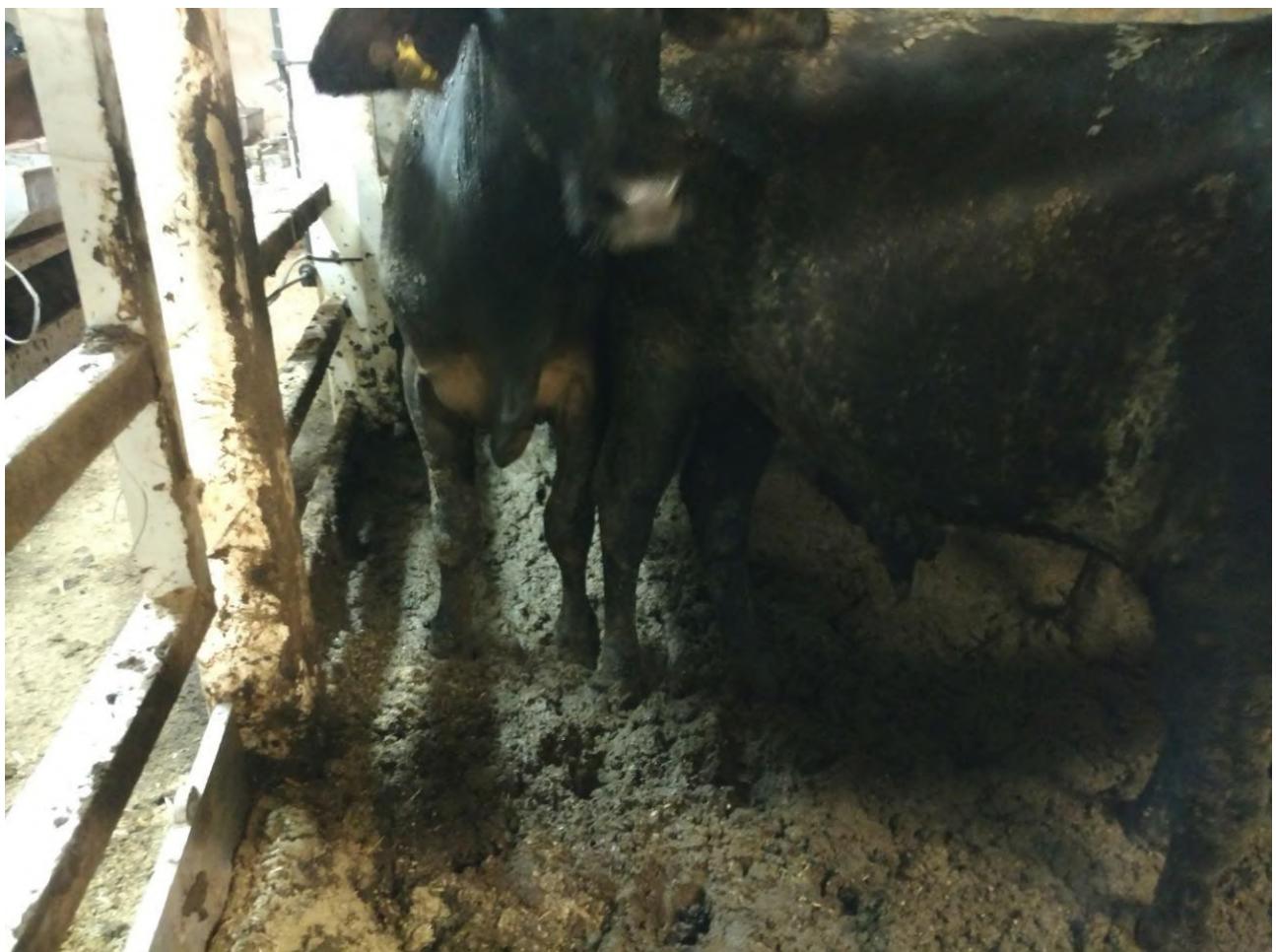
































**Vídeos / Videos / Vídeos / Videolar / Vidéos / Video /  
Videos / видео / فيلم ها / ビデオ / 視頻**

<https://www.youtube.com/watch?v=5-dmwuU5m0I> (english subtitles)

<https://www.facebook.com/PartidoANIMAIS/videos/1409128085866091/>

**Petição / Petition / Petición / Dilekçe / Pétition /  
Petizione / Petition / петиция / دادخواست / 請願 / 請願書**

[www.animalsinternational.org/Brazil](http://www.animalsinternational.org/Brazil)

**Cartazes / Posters / Letreros / Poster / Poster /  
Manifesto / Poster / плакаты / پوستر / ポスター / 招貼**











