



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES
COMPANHIA DOCAS DE SÃO SEBASTIÃO



ANEXO 8.4-5

PROPOSTA DE GESTÃO DE ÁGUA DE LASTRO EM CONSONÂNCIA
COM A NORMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA O
GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO DE NAVISO - NORMAM-
20/DPC



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4
1.1. Histórico	4
1.2. Propósito.....	5
1.3. Considerações a respeito do gerenciamento da água de lastro	6
1.4. Legislação correlata.....	6
1.4.1. Lei nº 6.938/1981 (Política Nacional de Meio Ambiente)	7
1.4.2. Lei nº 9.537/1997 (LESTA)	7
1.4.3. Lei nº 9.605/1998 (Lei dos Crimes Ambientais)	7
1.4.4. Resolução RDC nº 217 de 21 de novembro de 2001.....	8
1.5. Aplicação, exceções e isenções	8
1.5.1. Aplicação.....	8
1.5.2. Exceções	9
1.5.3. Isenções.....	9
1.6. Informações, procedimentos e gerenciamento da água de lastro.....	10
1.6.1. Divulgação de informações.....	10
1.6.2. Plano de gerenciamento da água de lastro.....	10
1.6.3. Gerenciamento da água de lastro	11
1.7. Situações particulares	13
1.7.1. Impossibilidade de cumprir as diretrizes gerais para a troca da água de lastro	14
1.7.2. Situações de emergência	14
1.7.3. Navegação de cabotagem.....	14
1.8. Fiscalização	15
1.8.1. Sistema de fiscalização.....	15
1.8.2. Controle	15
1.8.3. Instrumentos de execução	16
1.8.4. Infração.....	17
1.8.5. Constatação da infração.....	17



1.8.6. Autor material	17
1.9. Competência.....	18
1.9.1. Agentes da AM.....	18
1.9.2. Diretor de Portos e Costas	18
1.10. Normas e procedimentos específicos para instauração de processo administrativo	18
1.10.1. Processo Administrativo.....	18
1.10.2. Prazos para apuração da Infração Ambiental	18
1.11. Aplicação de penalidades.....	19
1.12. Inscrição na dívida ativa da União	20
1.13. Casos omissos	20
1.14. Definições	21
1.15. Referências.....	23
Anexo A	24
Anexo B.....	25
Anexo C.....	26
Anexo D.....	27
Anexo E	29
Anexo F.....	30
Anexo G.....	31



1. INTRODUÇÃO

1.1. HISTÓRICO

A introdução de organismos aquáticos exóticos e agentes patogênicos de diversas regiões do mundo em habitats fora de seus limites nativos, com o potencial de ameaçar o meio ambiente e economias, tem sido um fator de grande preocupação para as autoridades de vários países.

Historicamente, não se sabe quando esse processo, que podemos chamar de bioinvasão, começou a ser desencadeado. Entretanto, sabe-se que, com o avanço tecnológico do transporte marítimo, as embarcações tornaram-se maiores, mais rápidas e passaram a ser utilizadas com maior frequência, permitindo, assim, a redução do tempo das viagens e a intensificação das práticas comerciais. Como consequência, esses meios de transporte têm sido apontados como os principais vetores para a disseminação desses organismos, principalmente, por meio de incrustações no casco dos navios e das plataformas, bem como por meio da Água de Lastro e seus sedimentos, objetos da presente Norma.

Estudiosos apontam como consequências adversas da introdução desses invasores no meio ambiente aquático, a perda da biodiversidade local ou regional, a modificação das paisagens, prejuízos econômicos diversos, além da proliferação de microorganismos patogênicos, como o causador do cólera, dentre outros. Situações concretas, como as descritas abaixo, evidenciam



que a transferência de organismos, transportados por meio da Água de Lastro, indicam a necessidade de medidas urgentes.

O mexilhão zebra, *Dreissena polymorpha*, oriundo da Europa, que se estabeleceu nos Grandes Lagos, EUA, e hoje ocupa 40% dos rios norte-americanos, vem causando prejuízos de milhões de dólares por ano com remoção de incrustação e controle (Gauthier & Stell, 1996).

No Brasil, a presença de espécies exóticas vinha sendo percebida esporadicamente ao longo da costa. Entretanto, com o aparecimento do mexilhão dourado (*Limnoperna fortunei*) houve uma drástica mudança na forma como o problema era tratado no País. Esse molusco, de água doce, originário do sudeste asiático, foi introduzido por meio de Água de Lastro, na Argentina, em 1991. No ano de 1998, foi notada a sua presença na foz do Rio Jacuí, próximo a Porto Alegre. Atualmente, sua ocorrência é constatada, em grandes proporções, nos rios Guaíba, Paraguai e Paraná.

A presença do mexilhão dourado, devido a sua grande capacidade de adaptação e reprodução, tem causado prejuízos em função das aglomerações em admissões e descargas das tubulações e o seu conseqüente bloqueio; a deterioração e a obstrução precoce de filtros e grades devido a grande quantidade de incrustações geradas. Ademais, quando ocorre a sua mortandade, o mexilhão traz problemas para as Estações de Tratamento de Água, em virtude da grande quantidade de indivíduos a serem dispostos e ao mau cheiro, aumentando-se os custos com a manutenção das mesmas, haja vista a necessidade de efetuar-se a limpeza e a troca dos filtros com maior frequência.

O assunto envolve, em princípio, dois pontos básicos: o risco à saúde e a poluição do meio ambiente aquático causada por navios e plataformas, quando utilizam Água de Lastro para a realização de seus objetivos e finalidades. Em face disso, a Autoridade Marítima (AM) e as autoridades sanitária e ambiental, no tocante às suas competências específicas instituídas por Lei, têm trabalhado a fim de apresentar possíveis soluções para minimizar os danos causados ao meio ambiente em função da captação, descarga ou da troca da Água de Lastro em locais considerados impróprios ou não autorizados. Como exemplos, citam-se a Gestão de Água de Lastro, o controle e o monitoramento do deslastro, e principalmente o estabelecimento, pela AM, de norma regulamentadora para cuidar do tema.

1.2. PROPÓSITO

Estabelecer requisitos referentes à prevenção da poluição por parte das embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), no que tange ao Gerenciamento da Água de Lastro.



O sistema inicial terá como base fundamental a troca da Água de Lastro de acordo com a Resolução de Assembléia da Organização Marítima Internacional (IMO) A.868(20), de 1997 e com a Convenção Internacional de Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, adotada em fevereiro de 2004 e assinada pelo Brasil em 25 de Janeiro de 2005, e será aplicado a todos os navios que possam descarregar Água de Lastro nas AJB. As isenções e exceções serão abordadas em itens específicos.

Na medida em que métodos mais avançados para o tratamento da Água de Lastro forem sendo desenvolvidos, esta Norma será adaptada a fim de atender às novas situações.

1.3. CONSIDERAÇÕES A RESPEITO DO GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO

- a) É fundamental que os procedimentos de Gerenciamento da Água de Lastro sejam eficazes e viáveis, técnica e ecologicamente, e que sejam implementados com o objetivo de reduzir ao mínimo os custos e a demora infligida aos navios, devendo obedecer a esta Norma;
- b) A implementação de métodos e procedimentos para o Gerenciamento da Água de Lastro apresenta-se como solução para reduzir-se ao mínimo a introdução de organismos aquáticos exóticos e agentes patogênicos nas AJB;
- c) O sistema de Gerenciamento da Água de Lastro usado para cumprimento da presente Norma deverá ser seguro para o navio, seus equipamentos, sua tripulação e seus passageiros; e não causar mais ou maiores impactos ambientais do que sua ausência;
- d) Existe a necessidade evidente do desenvolvimento de novas tecnologias de Gerenciamento da Água de Lastro e equipamentos, uma vez que medidas operacionais como a troca oceânica da Água de Lastro não são plenamente satisfatórias. Novos métodos de Gerenciamento de Água de Lastro poderão ser aceitos como alternativas, desde que assegurem, pelo menos, o mesmo nível de proteção ao meio ambiente, à saúde humana, à propriedade e aos recursos naturais, e sejam aprovados pelo Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho (MEPC), da IMO; e
- e) Informações ambientais e sanitárias de caráter local e sazonal deverão ser parte de um Plano de Gerenciamento da Água de Lastro dos Portos, onde informações a respeito das áreas de captação de lastro poderão ser obtidas.

1.4. LEGISLAÇÃO CORRELATA



1.4.1. Lei nº 6.938/1981 (Política Nacional de Meio Ambiente)

A Lei nº 6.938/1981 definiu poluição, de forma abrangente, visando proteger não só o meio ambiente, mas também a sociedade, a saúde e a economia. Desta feita, a referida Lei definiu em seu Artigo 3º, inciso III, a poluição como:

“(...) poluição: a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente;

- a) prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- b) criem condições adversas às atividades sociais e econômicas;
- c) afetem desfavoravelmente a biota;
- d) afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente; e
- e) lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos.”

1.4.2. Lei nº 9.537/1997 (LESTA)

A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) estabeleceu várias atribuições para a AM, sendo, portanto, o fundamento para a elaboração desta NORMAM. Desta forma, a LESTA prevê que a AM deverá estabelecer os requisitos preventivos/ normativos, a fim de evitar genericamente a poluição marítima e, portanto, a que possa ser causada pela Água de Lastro, conforme descrito no art. 4º, inciso VII, da referida Lei:

“Art. 4º São atribuições da Autoridade Marítima:

(...)VII - estabelecer os requisitos referentes às condições de segurança e habitabilidade e para a prevenção da poluição por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio.”

1.4.3. Lei nº 9.605/1998 (Lei dos Crimes Ambientais)

A Lei nº 9.605/1998, que trata dos crimes ambientais assim como das sanções administrativas ambientais, definiu no art. 70, de forma genérica, a infração administrativa ambiental, e estabeleceu que o não cumprimento de normas de prevenção ambiental constitui motivo ensejador para a aplicação de penalidades.

O Decreto nº 3.179/1999, que regulamentou a referida Lei, além de definir o que é infração ambiental, facultou ao órgão competente (Autoridade Marítima), no art. 61, a possibilidade de expedir atos administrativos normativos, visando disciplinar os procedimentos necessários para a correta aplicação das penalidades administrativas.



Isto posto, com fundamento no art. 61 do Decreto acima referido combinado com o art. 70 da Lei nº 9.605/1998, transcrito abaixo, foram elaboradas as regras que disciplinam as penalidades, para o não cumprimento dos requisitos preventivos colimados nesta NORMAM.

“Art. 70: considera-se infração administrativa ambiental toda ação ou omissão que viole regras jurídicas de uso, gozo, promoção, proteção e recuperação do meio ambiente.

§ 1º São autoridades competentes para lavrar auto de infração ambiental e instaurar processo administrativo os funcionários de órgãos ambientais integrantes do Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA, designados para as atividades de fiscalização, bem como os agentes das Capitânicas dos Portos, do Ministério da Marinha.”

1.4.4. Resolução RDC nº 217 de 21 de novembro de 2001

Por último, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) editou a Resolução RDC nº 217, de 21 de novembro de 2001, que aprova o Regulamento Técnico para a vigilância sanitária em portos instalados no território nacional, de embarcações que operam transporte de cargas e passageiros. Nos art. 6º e 19, a norma exige que a embarcação quando da solicitação de Livre Prática, entregue à Autoridade Sanitária o Formulário de Água de Lastro devidamente preenchido. Na Resolução ainda há previsão quanto à possibilidade de amostragem para fins de identificação da presença de agentes nocivos e patogênicos e indicadores físicos e componentes químicos na Água de Lastro, à critério da Autoridade Sanitária (art. 28).

1.5. APLICAÇÃO, EXCEÇÕES E ISENÇÕES

1.5.1. APLICAÇÃO

A presente Norma se aplica a todos os navios, nacionais ou estrangeiros, dotados de tanques/porões de água de lastro, que utilizam os portos e terminais brasileiros.

É essencial que os procedimentos de Gerenciamento da Água de Lastro e dos sedimentos nela contidos sejam eficazes e, ao mesmo tempo, ambientalmente seguros, viáveis, que não gerem custos e atrasos desnecessários para o navio e para sua carga nem impliquem em riscos para a sua segurança e de seus tripulantes ou para a segurança da navegação.

Todos os esforços possíveis deverão ser envidados para evitar que um navio seja indevidamente retido ou atrasado.



1.5.2. EXCEÇÕES

Exceções são situações emergenciais ou particulares que dispensam a aplicação das diretrizes gerais (inciso 2.3.3) estabelecidas nesta Norma. Todas as situações de emergência devem ser comunicadas imediatamente ao Agente da AM.

As seguintes situações são consideradas exceções:

- a) casos de força maior ou de emergência, para resguardar a segurança da vida humana e/ ou do navio;
- b) quando for necessária a captação ou descarga da Água de Lastro e sedimentos nela contidos para garantir a segurança de um navio e das pessoas a bordo em situações de emergência ou salvamento de vida humana no mar;
- c) quando ocorrer descarga acidental da Água de Lastro e sedimentos nela contidos resultantes de dano ao navio ou seus equipamentos, desde que todas as precauções razoáveis tenham sido tomadas, antes e depois da ocorrência ou descoberta do dano ou descarga, visando prevenir ou minimizar a descarga, e a menos que o armador, companhia, operador do navio ou oficial responsável negligentemente tenha causado o dano;
- d) quando a captação e descarga da Água de Lastro e sedimentos nela contidos for realizada com a finalidade de evitar ou minimizar incidentes de poluição causados pelo navio; e
- e) quando a descarga da Água de Lastro e sedimentos nela contidos realizar-se no mesmo local onde a totalidade daquela Água de Lastro e seus sedimentos se originaram e contanto que nenhuma mistura com Água de Lastro e sedimentos de outras áreas tenha ocorrido.

1.5.3. ISENÇÕES

Todas as embarcações isentas do cumprimento desta Norma deverão operar de modo a evitar ao máximo a contaminação do meio-ambiente pelo deslastro da Água de Lastro e seus sedimentos.

Ficam isentos os seguintes navios:

- a) qualquer navio de guerra, navio auxiliar da Marinha ou qualquer outro navio de propriedade de um Estado ou operado por ele e utilizado, temporariamente, apenas em serviço governamental não comercial;
- b) navios com tanques selados contendo Água de Lastro permanente não sujeita a descarga para o meio ambiente aquático;
- c) embarcações de apoio marítimo e portuário;



- d) navios cujas características do projeto não permitam a troca de lastro, mediante solicitação prévia, feita pelo armador à Diretoria de Portos e Costas (DPC), de forma fundamentada; e
- e) as embarcações de esporte e recreio usadas somente para recreação/competição ou aquelas usadas com fins de busca e salvamento, cujo comprimento total não exceda 50 metros e com capacidade máxima de Água de Lastro de oito metros cúbicos.

1.6. INFORMAÇÕES, PROCEDIMENTOS E GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO

1.6.1. DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES

A presente Norma deverá ser amplamente divulgada pela AM, por meio de seus Agentes e pelos Agentes de Navegação, às Empresas de Navegação, Sindicatos ligados à área marítima e quaisquer outros órgãos envolvidos na operação de navios.

1.6.2. PLANO DE GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO

1.6.2.1. Implementação

Todo navio nacional ou estrangeiro que utiliza água como lastro deve possuir um Plano de Gerenciamento da Água de Lastro com o propósito de fornecer procedimentos seguros e eficazes para esse fim. Este Plano deve ser incluído na documentação operacional do navio, devendo, ainda, ser específico para cada navio e conter os seguintes itens:

- a) procedimentos detalhados de segurança para o navio e tripulação associados ao gerenciamento da Água de Lastro;
- b) descrição detalhada das ações a serem empreendidas para implementar o gerenciamento da Água de Lastro;
- c) indicar os pontos onde a coleta de amostras da Água de Lastro, representativas do lastro que o navio traz, seja possível;
- d) oficial a bordo responsável por assegurar que o Plano seja corretamente implementado; e
- e) ser escrito no idioma de trabalho do navio; se o idioma usado não for inglês, francês ou espanhol, uma tradução para um destes idiomas deverá ser incluída.



1.6.2.2. Documentação

O Plano de Gerenciamento da Água de Lastro dos navios brasileiros e afretados em Autorização de Inscrição Temporária (AIT), deve ser aprovado por Sociedade Classificadora credenciada pela DPC, enquanto que os navios de outras bandeiras deverão ter seus planos aprovados pela Administração do País de Bandeira ou Sociedade Classificadora atuando como R. O. (“Recognized Organization”) ou Sociedade Classificadora do navio.

1.6.3. GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO

1.6.3.1. Inspeção

Os navios que escalem em portos ou terminais brasileiros estão sujeitos à Inspeção Naval com a finalidade de determinar se o navio está em conformidade com esta Norma.

1.6.3.2. Envio do Formulário de Água de Lastro

O Formulário sobre Água de Lastro (Anexo A/Anexo B), devidamente preenchido, deve ser enviado às Capitânicas (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG) pelos comandantes dos navios ou seus agentes, com antecedência mínima de vinte e quatro horas do horário estimado para a chegada da embarcação. Além disso, o navio deverá ter a bordo, por um período de pelo menos dois anos, um exemplar desse formulário para atender à Inspeção Naval, conforme artigo 4.2 desta Norma.

No caso dos navios que forem entrar na bacia Amazônica, deverá ser enviada também, uma cópia do formulário para a Delegacia da Capitania dos Portos em Santana, independentemente do seu destino naquela região.

As CP/DL/AG, por sua vez, deverão reencaminhar os formulários, com periodicidade mensal, ao Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM).

1.6.3.3. Diretrizes gerais para a troca de Água de Lastro de navios

Ao realizar a troca da Água de Lastro deve-se ter em mente os aspectos de segurança da tripulação e da embarcação e estar sob condições meteorológicas favoráveis. As seguintes medidas devem ser tomadas:

- a) as embarcações deverão realizar a troca da Água de Lastro a pelo menos 200 milhas náuticas da terra mais próxima e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade,



considerando os procedimentos determinados nesta Norma. Será aceita a troca de Água de Lastro por qualquer dos métodos: Seqüencial, Fluxo Contínuo e Diluição, conforme descritos no Anexo C;

- b) nos casos em que o navio não puder realizar a troca da Água de Lastro em conformidade com a alínea a, a troca deverá ser realizada o mais distante possível da terra mais próxima e, em todos os casos, a pelo menos 50 milhas náuticas e em águas com pelo menos 200 metros de profundidade;
- c) não deverá ser exigido de um navio que se desvie do seu plano de viagem ou retarde a viagem para cumprimento do disposto nos itens anteriores. Nesse caso o navio deverá justificar-se de acordo com o disposto no Capítulo 1 desta Norma;
- d) não deverá ser exigido de um navio que esteja realizando troca da Água de Lastro que cumpra as alíneas a e b, se o Comandante decidir de forma razoável que tal troca ameaçaria a segurança ou estabilidade do navio, sua tripulação ou seus passageiros devido a condições meteorológicas adversas, esforços excessivos do navio, falha em equipamento ou qualquer outra condição extraordinária;
- e) quando o navio utilizar o método do Fluxo Contínuo ou de Diluição para a troca da Água de Lastro, deverá bombear, no mínimo, três vezes o volume do tanque;
- f) os navios ao realizarem a troca da Água de Lastro deverão fazê-lo com uma eficiência de pelo menos 95% de troca volumétrica da Água de Lastro;
- g) somente os tanques/porões que tiverem sua água trocada poderão ser deslastrados;
- h) navios que não fizerem deslastro deverão, da mesma forma, apresentar o Formulário sobre Água de Lastro (Anexo A/Anexo B);
- i) o Agente da AM deve, sempre que dispuser de informações fornecidas pelos órgãos ambientais, de saúde pública, ou ainda, de universidades e instituições de pesquisa, comunicar às agências marítimas a respeito de áreas sob a sua jurisdição, onde os navios não deverão captar Água de Lastro devido a condições conhecidas (por exemplo, área ou áreas conhecidas por conter eventos de florações, infestações ou populações de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos). Quando possível, o Agente da AM informará a localização de qualquer área ou áreas alternativas para a captação ou descarga de Água de Lastro, bem como as áreas onde realizam-se dragagens. Tais informações, futuramente, estarão consolidadas em um Plano de Gerenciamento da Água de Lastro dos portos; e
- j) é proibida a descarga de Água de Lastro nas Áreas Ecologicamente Sensíveis e em Unidades de Conservação (UC) ou em outras áreas cautelares estabelecidas pelos órgãos ambientais ou sanitários, nas AJB, quando plotadas em carta náutica.



1.6.3.4. Sedimentos

Os sedimentos da Água de Lastro só poderão ser descarregados no mar, nas mesmas condições estabelecidas para a troca da Água de Lastro, especificadas nas alíneas a e b do inciso 2.3.3, ou em instalações ou serviços de recepção desses sedimentos quando disponíveis nos portos e terminais.

1.6.3.5. Diretrizes específicas para o caso das plataformas

- a) as plataformas semi-submersíveis, flutuantes de perfuração ou de produção estão sujeitas aos procedimentos de troca da Água de Lastro, quando de sua chegada ao Brasil, oriundas de porto estrangeiro ou de águas estrangeiras ou internacionais;
- b) as plataformas semi-submersíveis e as flutuantes de produção estão isentas dos procedimentos de troca da Água de Lastro, a partir do momento de sua instalação no local de operação e durante o período em que permanecer na locação; e
- c) as plataformas semi-submersíveis e as flutuantes de perfuração estão isentas dos procedimentos de troca da Água de Lastro, quando seu deslocamento for em águas territoriais e na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileiras.

1.6.3.6. Novas técnicas

À medida que novas tecnologias e novos sistemas de gerenciamento ou de tratamento da Água de Lastro forem desenvolvidos, para evitar, minimizar e controlar o transporte dos organismos aquáticos exóticos ou patogênicos por meio da Água de Lastro, contanto que sejam avaliados e aceitos pela AM, a DPC estabelecerá, oportunamente, as instruções normativas apropriadas.

1.7. SITUAÇÕES PARTICULARES



1.7.1. IMPOSSIBILIDADE DE CUMPRIR AS DIRETRIZES GERAIS PARA A TROCA DA ÁGUA DE LASTRO

Quando em virtude de situações de emergência ou decorrentes da hidrografia da região, as regras gerais previstas no inciso 2.3.3, não puderem ser cumpridas, serão observadas as regras abaixo descritas.

As regras particulares, com exceção daquelas decorrentes de situações de emergência, poderão ser modificadas a qualquer tempo pela AM, desde que motivadas por evidências científicas.

1.7.2. SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

Os dispositivos desta Norma não se aplicarão quando for necessário salvaguardar a segurança da vida humana ou de embarcações, em casos de força maior devidos às inclemências do tempo ou em qualquer outro caso que constitua perigo para a vida humana ou uma real ameaça para as embarcações, se a descarga da Água de Lastro configurar o único meio de se evitar a ameaça e se existir toda probabilidade de que os danos oriundos do deslastro venham a ser menores do que os que de outro modo ocorreriam.

1.7.3. NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

1.7.3.1. Navios procedentes do exterior

Os navios procedentes do exterior que tiverem a necessidade de realizar deslastro nas AJB, deverão ter trocado a totalidade de sua Água de Lastro em águas oceânicas, antes de chegar ao primeiro porto ou terminal brasileiro.

1.7.3.2. Transporte entre portos fluviais

Todos os navios engajados na cabotagem deverão realizar a troca da Água de Lastro dos tanques/porões que pretendem deslastrear, quando navegarem entre portos fluviais de bacias fluviais diferentes. Tal troca deve ser de pelo menos uma vez o volume do tanque.

A fim de não causar um impacto salino quando do deslastro da água do mar trocada durante o trajeto, no porto de destino, o navio deverá trocar uma vez o volume do tanque novamente nas áreas definidas no artigo 3.4.



Considerar, para efeitos desta Norma, as bacias fluviais Amazônica, do Sudeste e do Paraguai-Paraná e os portos fluviais nelas existentes. A relação dos principais portos nacionais e suas coordenadas geográficas constam do Anexo D, assim como um mapa ilustrativo da distribuição espacial dos mesmos, no Anexo E.

1.7.3.3. Transporte entre portos fluviais e marítimos e entre portos marítimos

Os navios que navegarem entre Portos Fluviais (origem) e Portos Marítimos (destino) e os que navegarem entre Portos Marítimos não necessitam realizar a Troca de Água de Lastro.

Os navios que lastrem em Portos Fluviais não podem deslastrear em Portos Fluviais de bacia hidrográfica diferente, devendo se for o caso, fazer a troca do lastro durante a travessia.

1.8. FISCALIZAÇÃO

1.8.1. SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO

O Sistema de Fiscalização é um componente essencial no controle do Gerenciamento da Água de Lastro e, dessa forma, deve basear-se no regime de gestão adotado, ser coerente com a prática internacional e ser capaz de avaliar se as exigências do Estado do Porto foram atendidas e, em caso negativo, assegurar que medidas ou sanções apropriadas sejam adotadas.

Em casos de violação desta NORMAM, de denúncia, de situações de emergência, ou quando circunstâncias relevantes justificarem, os Agentes da AM deverão tomar medidas que assegurem que o navio não descarregará Água de Lastro, até que possa fazê-lo sem que isso represente uma ameaça de dano ao meio ambiente, à saúde pública, às propriedades ou recursos.

1.8.2. CONTROLE

1.8.2.1. Procedimento

O Controle da troca da Água de Lastro deve ser exercido a partir da verificação do Plano de Gerenciamento da Água de Lastro e do Formulário de Água de Lastro (Anexo A/Anexo B). O Livro Registro de Água de Lastro e o Certificado Internacional de Gestão de Água de Lastro, quando existentes, deverão ser analisados, respectivamente, quanto aos registros das operações de lastro realizadas e quanto à sua validade.



Os seguintes tópicos podem ser objeto de verificação pelo Inspetor Naval:

- a) no Plano de Gerenciamento da Água de Lastro, verificar qual o método de troca da Água de Lastro adotado pelo navio;
- b) verificar se o Formulário de Água de Lastro (Anexo A/Anexo B) foi corretamente preenchido;
- c) verificar a validade do Certificado de Gestão de Água de Lastro, emitido pela Autoridade competente do Estado de Bandeira, quando existente, cuja duração não pode exceder cinco anos;
- d) auditar o Livro Registro de Água de Lastro, quando existente, e os registros do navio que se fizerem necessários para a coleta de informações acessórias (tais como o Diário de Bordo, o Diário de Máquinas, o Livro de Posição do Navio e o Livro de Sondagem Diária de Tanques);
- e) verificar se a troca da Água de Lastro foi realizada de acordo com os procedimentos desta Norma;
- f) coletar amostras da Água de Lastro para futura avaliação, quando julgar necessário, e sempre em conformidade com o disposto no artigo 4.1; e
- g) como forma de verificação/confirmação das informações obtidas no Formulário (Anexo A/Anexo B), o inspetor naval poderá amostrar a água dos tanques/porões de lastro para, por meio da utilização de um refratômetro, verificar a salinidade da água.

1.8.2.2. Padronização

Tanto o Certificado Internacional de Gestão da Água de Lastro quanto o Livro Registro de Água de Lastro devem seguir o padrão previsto na Convenção Internacional de Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios (Apêndices I e II da referida Convenção).

1.8.3. INSTRUMENTOS DE EXECUÇÃO

1.8.3.1. Procedimento

É proibida qualquer violação das prescrições desta Norma dentro das AJB, sendo estabelecidas sanções de acordo com as leis nacionais. Quando isso ocorrer, o Agente da AM deve instaurar um procedimento administrativo em conformidade com a legislação, podendo ainda tomar medidas para advertir, deter ou proibir a entrada do navio no porto ou terminal.



A critério do Agente da AM, poderá ser concedida ao referido navio, entretanto, permissão para deixar o porto ou terminal com a finalidade de descarregar ou trocar Água de Lastro, de acordo com os procedimentos previstos nesta Norma.

1.8.3.2. Penalidades e sanções

As multas aplicadas por ocasião do descumprimento dos preceitos emanados nesta Norma serão determinadas em função da gravidade da infração, coerentes com as demais penalidades empregadas na navegação internacional e de acordo com os valores estabelecidos no Decreto nº 3.179, de 21 de setembro de 1999.

1.8.3.3. Inspeção Naval

Os Inspetores e Vistoriadores Navais deverão verificar o cumprimento das presentes normas, quando da realização da Inspeção Naval em navios brasileiros e estrangeiros.

1.8.4. INFRAÇÃO

Constitui infração toda ação ou omissão que viole as regras estabelecidas nesta NORMAM.

1.8.5. CONSTATAÇÃO DA INFRAÇÃO

A infração e o seu autor material serão constatados:

- a) no momento em que for praticada ou durante a inspeção;
- b) mediante apuração posterior; e
- c) mediante Processo Administrativo.

1.8.6. AUTOR MATERIAL

Respondem pelas infrações previstas nesta Norma:

- a) o proprietário do navio, pessoa física ou jurídica, ou quem legalmente o represente;
- b) o armador ou operador do navio, caso este não esteja sendo armado ou operado pelo proprietário; e



- c) a pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, que legalmente represente o navio e/ou a plataforma.

1.9. COMPETÊNCIA

1.9.1. Agentes da AM

Compete aos Agentes da AM (Art. 70, §1º da Lei nº 9.605/1998), designados como Autoridades Competentes, lavrar autos de infração ambiental e instaurar processo administrativo.

1.9.2. Diretor de Portos e Costas

Compete ao DPC como REPRESENTANTE DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO AMBIENTAL julgar, em última instância, os recursos sobre multas aplicadas por infração às leis e regulamentos relativos à prevenção da poluição ambiental por despejo indevido de Água de Lastro nas AJB.

1.10. NORMAS E PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS PARA INSTAURAÇÃO DE PROCESSO ADMINISTRATIVO

1.10.1. Processo Administrativo

O Processo Administrativo, previsto no Art. 70 da Lei nº 9.605/1998, tem como escopo a apuração de fatos que tenham chegado ao conhecimento da Autoridade Marítima, para a constatação de possíveis infrações e seus autores, bem como as infrações constatadas em flagrante e durante as inspeções.

No processo administrativo, previsto nesta Norma, são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes.

1.10.2. Prazos para apuração da Infração Ambiental

- a) Auto de infração:

I - Lavrado o Auto, o infrator disporá de vinte dias de prazo para apresentar sua defesa ou impugnar o Auto de Infração, contados da data de ciência da autuação;



II - O julgamento do Auto de Infração deverá ser proferido pela Autoridade Competente, com decisão devidamente fundamentada, no prazo de sessenta dias, contados da data de ciência da autuação, apresentada ou não a defesa ou impugnação;

III - Considerado procedente o Auto, será estabelecida a pena e notificado o Infrator; e

IV - O Infrator terá um prazo de cinco dias da data do recebimento da notificação, para efetuar pagamento da multa.

O Auto de Infração deverá ser assinado pelo infrator, preposto ou representante legal e por testemunhas. Caso o Infrator se recuse a assinar, o fato será tomado a termo pela Autoridade Competente, na presença de duas testemunhas, caso não saiba assinar, o Auto será tomado a rogo.

b) Pedido de Recurso em última instância administrativa:

I - caso não tenha sido julgada procedente a defesa e o infrator não concorde com a pena imposta, poderá ainda recorrer da decisão, por meio de recurso em última instância administrativa, junto à Autoridade que a proferiu, dirigido ao Diretor de Portos e Costas (DPC), no prazo de vinte dias contados da data da notificação da decisão do Agente da AM. O DPC disporá de trinta dias para proferir sua decisão, devidamente fundamentada, a partir da data de recebimento do recurso;

II - recurso de qualquer natureza deverá ser apresentado à Autoridade de cujo ato se recorre, para que esta o encaminhe, com suas considerações e argumentos, à Autoridade a quem é dirigido; e

III - em caso de recurso interposto contra a decisão em procedimento administrativo, relativos a outros dispositivos legais que não a Lei nº 9.605/1998, deverão ser observadas as instâncias recursais e os prazos dispostos nos respectivos dispositivos.

1.11. APLICAÇÃO DE PENALIDADES

a) As infrações administrativas são punidas com a sanção de multa simples;

b) Se o infrator cometer, simultaneamente, duas ou mais infrações, ser-lhe-ão aplicadas, cumulativamente, as sanções a elas cominadas;

c) A multa simples será aplicada ao infrator:

I - por irregularidades que tenham sido praticadas; e

II - quando opuser embarço à fiscalização dos Agentes da AM.

d) A multa terá por base o objeto jurídico lesado;



- e) O valor da multa é o valor estipulado pelo Decreto nº 3.179/1999, sendo o mínimo de R\$ 1000,00 (mil reais), e o máximo de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);
- f) O agente da AM, ao lavrar o auto de infração, indicará a multa aplicável à conduta, bem como, se for o caso, as demais sanções estabelecidas nesta Norma, observando:
 - I - a gravidade dos fatos, tendo em vista os motivos da infração e suas conseqüências para a saúde pública e para o meio ambiente;
 - II - os antecedentes do infrator, quanto ao cumprimento da legislação de interesse ambiental; e
 - III - a situação econômica do infrator.
- g) A autoridade competente ao analisar o recurso poderá, de ofício ou mediante provocação, independentemente do recolhimento da multa aplicada, manter ou minorar o seu valor, respeitados os limites estabelecidos nos itens infringidos, observando as disposições anteriores, ou, ainda, anular o auto, se houver ilegalidade ou revogá-lo, segundo critérios de conveniência e oportunidade;
- h) A autoridade competente, ao analisar o processo administrativo de Auto de Infração, observará, no que couber, o disposto nos art. 14 e 15 da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e
- i) Constitui reincidência a prática de nova infração ambiental cometida pelo mesmo infrator no período de três anos, classificada como:
 - I - específica: cometimento de infração da mesma natureza; ou
 - II - genérica: o cometimento de infração de natureza diversa.

No caso de reincidência específica ou genérica, a multa a ser imposta pela prática da nova infração terá seu valor aumentado ao triplo e ao dobro, respectivamente.

1.12. INSCRIÇÃO NA DÍVIDA ATIVA DA UNIÃO

O não pagamento de multa imposta implicará na inscrição do infrator na Dívida Ativa da União.

1.13. CASOS OMISSOS

Os casos omissos ou não previstos nesta Norma serão resolvidos pelo Agente da AM.



1.14. DEFINIÇÕES

Para os propósitos desta Norma serão usadas as seguintes definições:

AGENTE DA AUTORIDADE MARÍTIMA - Agentes da Diretoria de Portos e Costas, das Capitânicas, Delegacias e Agências da Marinha do Brasil;

ÁGUA DE LASTRO - É a água com suas partículas suspensas levada a bordo de um navio nos seus tanques de lastro, para o controle do trim, banda, calado, estabilidade ou tensões do navio;

ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (AJB) – São consideradas águas sob jurisdição nacional: I - as águas interiores: a) as compreendidas entre a costa e a linha de base reta, a partir de onde se mede o mar territorial; b) as dos portos; c) as das baías, d) as dos rios e de suas desembocaduras; e) as dos lagos, das lagoas e dos canais; f) as dos arquipélagos; g) as águas entre os baixios a descoberta e a costa; II – águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores;

ÁREAS ECOLOGICAMENTE SENSÍVEIS - Regiões das águas marítimas ou interiores, definidas por ato do Poder Público, onde a prevenção, o controle da poluição e a manutenção do equilíbrio ecológico exigem medidas especiais para a proteção e a preservação do meio ambiente, com relação à passagem de navios;

ARQUEAÇÃO BRUTA – Parâmetro adimensional determinado de acordo com a Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, 1969, que representa o volume total ocupado por todos os espaços fechados do navio;

AUTORIDADE COMPETENTE - Agente da Autoridade Marítima;

AUTORIDADE MARÍTIMA (AM) - Autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha, responsável pela salvaguarda da vida humana e segurança da navegação no mar aberto e hidrovias interiores, bem como pela prevenção da poluição ambiental causada por navios, plataformas e suas instalações de apoio;

AUTORIDADE PORTUÁRIA - Autoridade responsável pela administração do porto organizado, competindo-lhe fiscalizar as operações portuárias e zelar para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

AUTORIDADE SANITÁRIA - Autoridade que tem diretamente a seu cargo, em sua demarcação territorial, a aplicação das medidas sanitárias apropriadas de acordo com as Leis e Regulamentos vigentes no território nacional e tratados e outros atos internacionais dos quais o Brasil é signatário;

CABOTAGEM – Navegação mercante realizada em águas costeiras de um só país ou em águas marítimas limitadas;



COMPANHIA – O proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, tais como o operador ou o afretador de navio a casco nu que assumiu do proprietário a responsabilidade pela operação do navio e que, ao assumir tal responsabilidade, concordou em aceitar todas as obrigações e responsabilidades impostas pelo Código Internacional de Gestão de Segurança;

DESLASTRO – Descarga de Água de Lastro, utilizada a bordo do navio nos tanques/ porões de lastro, para o meio ambiente aquático ou instalações de recebimento;

GESTÃO OU GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO - Compreende os processos mecânicos, físicos, químicos e biológicos, sejam individualmente ou em combinação, para remover, tornar inofensiva ou evitar a captação ou descarga de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos encontrados na Água de Lastro e sedimentos, quando aplicados. Engloba tanto a troca em águas oceânicas quanto o tratamento da água;

INSPEÇÃO NAVAL - Atividade de cunho administrativo que consiste na fiscalização do cumprimento da LESTA, das normas e regulamentos delas decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, bem como da prevenção da poluição marinha por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio;

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA OU TERMINAL - Instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado, utilizada na movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM NACIONAL – Aquela realizada exclusivamente em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB);

NAVIO - Significa uma embarcação de qualquer tipo operando no ambiente aquático, inclusive submersíveis, engenhos flutuantes, plataformas flutuantes, unidades estacionárias de armazenagem e transferência (FSU) e unidades estacionárias de produção, armazenagem e transferência (FPSO);

ORGANISMOS AQUÁTICOS EXÓTICOS, NOCIVOS E AGENTES PATOGÊNICOS - São organismos aquáticos ou patogênicos que, se introduzidos no mar, incluindo estuários, ou cursos de água doce, podem prejudicar o meio ambiente, a saúde pública, as propriedades ou recursos, prejudicar a diversidade biológica ou interferir em outros usos legítimos de tais áreas;

ÓRGÃO DE MEIO AMBIENTE – Órgão de proteção e controle ambiental do poder executivo federal, estadual ou municipal, integrante do Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA;



POLUIÇÃO – Degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente prejudiquem a saúde, a segurança e o bem estar da população, criem condições adversas às atividades sociais e econômicas, afetem desfavoravelmente a biota, afetem as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente e lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos;

PORTO ORGANIZADO - Porto construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária;

PROCEDÊNCIA DA EMBARCAÇÃO - Último porto ou ponto de escala de uma embarcação antes da sua chegada ao primeiro porto ou ponto de escala sujeito à Inspeção Naval; e

UNIDADE DE CONSERVAÇÃO – espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

1.15. REFERÊNCIAS

BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Site: <http://e-legis.bvs.br/>. Acessado em Agosto de 2004.

MARTINS, I. DA A. G. J. 2003. Problemas Causados pela Água de Lastro. Câmara do Deputados – Consultoria Legislativa. Site: <http://www.camara.gov.br/>. Acessado em Julho de 2004.

MEDAUAR. 2003. Coletânea de Legislação de Direito Ambiental. 2º ed. São Paulo. Revista dos Tribunais.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). 2004. Convenção Internacional sobre Controle e Gestão da Água de Lastro e Sedimentos de Navios. Londres.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL (IMO). 1998. Diretrizes para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios, para Minimizar a Transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos - Resolução A.868(20). Londres.

SILVA DE MORAES, L. C. 2001. Curso de Direito Ambiental. São Paulo: Atlas.

SILVA, J. V. S. & SOUZA, R. C. C. L. 2004. Água de Lastro e Bioinvasão. Rio de Janeiro: Interciência.



ANEXO C

MÉTODOS DE TROCA DA ÁGUA DE LASTRO

A troca da Água de Lastro em áreas oceânicas oferece, atualmente, um meio de limitar a transferência de espécies aquáticas por meio da água utilizada como lastro. Foram identificados três métodos para realizar a troca da Água de Lastro, no mar:

1. o Método Seqüencial, no qual os tanques de lastro são esgotados e cheios novamente com água oceânica;
2. o Método do Fluxo Contínuo, no qual os tanques de lastro são simultaneamente cheios e esgotados, por meio do bombeamento de água oceânica; e
3. o Método de Diluição Brasileiro, no qual ocorre o carregamento de Água de Lastro através do topo e, simultaneamente, a descarga dessa água pelo fundo do tanque, à mesma vazão, de tal forma que o nível de água no tanque de lastro seja controlado para ser mantido constante.



ANEXO D

RELAÇÃO DOS PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS

PRINCIPAIS PORTOS						
NOME DOS PORTOS	SITE DO PORTO NA INTERNET	TELEFONE	FAX	UF	LATITUDE	LONGITUDE
Angra dos Reis	http://www.portosrio.gov.br/angra/index.htm	(21) 22198600	-	RJ	23° 01' S	44° 19' W
Antonina	http://www.pr.gov.br/portos/	0800411133	-	PR	25° 30,1' S	48° 31' W
Aratu	http://www.codeba.com.br/porto/aratu/index.html	(71) 6025711	(71) 6025705	BA	12° 45' 30" S	38° 30' 10" W
Areia Branca	http://www.codem.com.br/portodeareia.html	(84) 3322123	-	RN	04° 49' 06" S	37° 02' 43" W
Barra do Riacho	www.portodevitoria.com.br	(55) 2731327360	(55) 2731327311	ES	19° 49' 24" S	40° 04' 20" W
Belém	http://www.cdp.com.br/porto_belem.htm	(91) 2162073	(91) 2162059	PA	01° 27' S	48° 30' W
Cabedelo	http://www.pbnet.com.br/zaitek/porto-pb/porto1.htm	(83) 2503000	-	PB	06° 58' 21" S	34° 50' 18" W
Forno	http://www.portosrio.gov.br/forno/index.htm	(21) 22198600	-	RJ	22° 58' 18" S	42° 54' W
Fortaleza	http://www.cearaportos.ce.gov.br/complexo.asp	(85) 3151122	(85) 3151045	CE	03° 41' 15" S	38° 29' W
Ilhéus	http://www.codeba.com.br/porto/ilheus/index.html	(73) 2313318	-	BA	14° 47' S	39° 02' W
Imbituba	http://www.cdiport.com.br/	(48) 2550273	(48) 2550701	SC	28° 17' S	48° 40' W
Itajaí	http://www.portoitaiai.com.br	(55) 0473418000	-	SC	26° 54' S	48° 39' W
Itaqui	http://www.emap.ma.gov.br/	(55) 982166000	(55) 982166060	MA	02° 34' S	44° 21' W
Macapá	http://www.cdp.com.br/porto_macapa.htm	(96) 2814040	(96) 2814000	AP	0° 04' N	51° 04' W
Maceió	http://www.portodemaceio.com.br/	(82) 2317099	(82) 2312975	AL	09° 40' S	35° 44' W
Manaus	http://www.portodemanau.com.br	(92) 6214300	(92) 6214394	AM	03° 09' S	60° 01' W



	/					
Natal	http://www.codern.com.br/portode natal.html	(84) 2115311	(84) 2116072	RN	05° 47' S	35° 11' W
Niterói	http://www.portorio.gov.br	(21) 36045976	-	RJ	22° 52' 30" S	42° 08' 30" W
Paranaíba	http://www.pr.gov.br/portos/	0800411133	-	PR	25° 30' S	48° 31' W
Pecém	http://www.cearaportos.ce.gov.br/layout.asp	(85) 3151122	-	CE	03° 25' S	38° 35' W
Pelotas	http://www.portopelotas.rs.gov.br/	(53) 2257355	-	RS	31° 45' S	52° 25' W
Porto Alegre	http://www.portoportolegre.rs.gov.br/	(51) 32115022	-	RS	30° 02' S	51° 12' W
Recife	http://www.portodorecife.pe.gov.br	(81) 34191900	(81) 32242848	PE	08° 04' S	34° 52' W
Rio Grande	http://www.portoriogrande.com.br	(53) 2311996	(53) 2311857	RS	32° 10' S	52° 05' W
Rio Janeiro	http://www.portorio.gov.br/rio/index.htm	(21) 2198600	-	RJ	22° 55' S	43° 12' W
Salvador	http://www.codeba.com.br/portosalvador/index.html	(71) 3201299	(71) 3201268	BA	12° 58' S	38° 30' W
Santarém	http://www.cdp.com.br/porto_santarem.htm	(93) 5233693	(93) 5234447	PA	02° 25' S	54° 43' W
Santos	http://www.portodesantos.com.br/	(13) 32336565	(13) 32223068	SP	23° 56' S	46° 20' W
S. Francisco do Sul	http://www.apsfs.sc.gov.br	(47) 4711200	-	SC	26° 14' S	48° 42' W
São Sebastião	http://www.pronave.com.br/o_porto.htm	(12) 38921899	(12) 38922431	SP	23° 47' 30" S	45° 23' W
Sepetiba	http://www.portorio.gov.br/sepetiba/index.html	(21) 22198600	(21) 37812172	RJ	22° 52' S	43° 52' W
Suape	http://www.suape.pe.gov.br/index.asp	(81) 35275000	-	PE	08° 24' S	34° 57' W
Vila do Conde	http://www.cdp.com.br/porto_conde.htm	(91) 2162073	-	PA	01° 32' 42" S	48° 45' W
Vitória	http://www.portodevitoria.com.br/	(55) 2731327360	(55) 2731327311	ES	20° 18' S	40° 20' W

Obs.: Esta relação não é exaustiva, visto que não inclui a relação dos terminais privativos.



ANEXO G FLUXOGRAMA DA FISCALIZAÇÃO

