



**MARINHA DO BRASIL
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS**

**NORMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA
O GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO DE
NAVIOS**

NORMAM-20/DPC

1ª REVISÃO

- 2014 -

**NORMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA
O GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO DE NAVIOS**

**MARINHA DO BRASIL
DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS
2014**

FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES

NÚMERO DA MODIFICAÇÃO	EXPEDIENTE QUE A DETERMINOU E RESPECTIVA DATA	PÁGINAS AFETADAS	DATA DA ALTERAÇÃO	RUBRICA

ÍNDICE

	P.
FOLHA DE ROSTO	I
FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES	II
ÍNDICE	III
INTRODUÇÃO	IV
CAPÍTULO 1 - APLICAÇÃO, EXCEÇÕES E ISENÇÕES	
1.1 - Aplicação	1-1
1.2 - Exceções	1-1
1.3 - Isenções	1-1
CAPÍTULO 2 - GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO	
2.1 - Plano de Gerenciamento da Água de Lastro do Navio.....	2-1
2.2 - Gerenciamento da Água de Lastro	2-1
CAPÍTULO 3 - SITUAÇÕES PARTICULARES	
3.1 - Situações de Emergência	3-1
3.2 - Navegação entre Portos Nacionais	3-1
CAPÍTULO 4 - FISCALIZAÇÃO	
4.1 - Sistema de Fiscalização	4-1
4.2 - Controle	4-1
4.3 - Instrumentos de Execução	4-2
4.4 - Infração	4-2
4.5 - Constatação da Infração	4-2
4.6 - Responsáveis	4-3
4.7 - Competência	4-3
4.8 - Normas e Procedimentos Específicos para Instauração de Processo Administrativo.....	4-3
4.9 - Aplicação de Penalidades	4-5
4.10 - Inscrição na Dívida Ativa da União	4-6
4.11 - Casos Omissos	4-6
ANEXOS:	
ANEXO A - FORMULÁRIO PARA INFORMAÇÕES RELATIVAS À ÁGUA UTILIZADA COMO LASTRO	A-1
ANEXO B - BALLAST WATER REPORTING FORM	B-1
ANEXO C - MÉTODOS DE TROCA DA ÁGUA DE LASTRO	C-1
ANEXO D - BACIAS HIDROGRÁFICAS NO BRASIL E OS PRINCIPAIS PORTOS E TERMINAIS FLUVIAIS.....	D-1
ANEXO E - AUTO DE INFRAÇÃO AMBIENTAL	E-1

INTRODUÇÃO

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, esse meio de transporte tem sido apontado como o principal vetor para a disseminação desses organismos, evidenciada, dentre outras, pela captação e despejo da Água de Lastro e seus sedimentos, objeto 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 micro-organismos patogênicos, como o causador do cólera, dentre outros. Situações concretas, como as descritas abaixo, evidenciam a transferência de organismos, transportados por meio da Água de Lastro, e 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 à sua grande capacidade de adaptação e reprodução, tem causado prejuízos em função das aglomerações nas tubulações de admissões e descargas de água e o seu consequente bloqueio, bem como a deterioração e a obstrução precoce de filtros e grades devido à 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 embarcações, quando utilizam Água de Lastro para a realização de seus objetivos e finalidades. Em face disso, a Autoridade Marítima 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.

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 tem como base fundamental a troca da Água de Lastro de acordo com a Resolução de Assembleia 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 e ratificada pelo Brasil, respectivamente, em 25 de Janeiro de 2005 e 14 de abril de 2010, e deve ser aplicado a todas as embarcações 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.

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 às embarcações;

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 a embarcação, seus equipamentos, sua tripulação e seus passageiros, e não causar mais ou maiores impactos ambientais do que sua ausência; e

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 em consonância com as regras da IMO.

4 - LEGISLAÇÃO CORRELATA

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:

“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.”

4.2 - Lei nº 9.537/1997 (LESTA)

A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) estabeleceu várias atribuições para a Autoridade Marítima, entre elas, o fundamento para a elaboração desta Norma. A LESTA prevê que a Autoridade Marítima 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.”

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 6.514/2008, que regulamentou a referida Lei, além de definir o que é infração administrativa ambiental, facultou aos Agentes da Autoridade Marítima, no art. 151 combinado com o art. 150, 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. 151 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 Norma.

“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.”

4.4 - Resolução RDC nº 72, de 29 de dezembro de 2009

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) aprovou, por meio da Resolução da Diretoria Colegiada (RDC) nº 72, de 29 de dezembro de 2009, o Regulamento Técnico que estabelece os requisitos mínimos para a promoção da saúde nos portos de controle sanitário instalados em território nacional e embarcações que por eles transitam.

Na Seção VI, que trata especificamente da água de lastro, estabelece que toda embarcação, a critério da Autoridade Sanitária, estará sujeita a coleta de amostra de água de lastro para análise, com vistas à identificação da presença de agentes patogênicos e indicadores físicos e componentes químicos.

5 - DEFINIÇÕES

Para os propósitos desta Norma serão usadas as seguintes definições:

AGENTE DA AUTORIDADE MARÍTIMA – Agentes das Capitânicas, Delegacias e Agências do Comando da Marinha;

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

ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS (AJB) – Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não-vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer.

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 embarcações;

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 da embarcação;

AUTORIDADE MARÍTIMA - Autoridade exercida diretamente pelo Comandante da Marinha do Brasil, 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 embarcações,

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;

CERTIFICADO INTERNACIONAL – Certificado Internacional de Gerenciamento de Água de Lastro emitido e aprovado pelo Estado de Bandeira da embarcação, conforme as prescrições estabelecidas na Convenção;

CERTIFICADO DE ISENÇÃO – Certificado emitido pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), mediante solicitação prévia feita pelo armador ou responsável pela embarcação, de forma fundamentada, para isentar aquelas embarcações que não necessitam cumprir as diretrizes estabelecidas nesta NORMAM;

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

CONVENÇÃO – Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento de Água de Lastro e Sedimentos de Navios, 2004;

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

EMBARCAÇÃO - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na Autoridade Marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

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 nela contidos.

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;

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;

SISTEMA DE TRATAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO (BWMS – em inglês: BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM) – Compreende o gerenciamento de água de lastro por meio do tratamento desta água e os seus sedimentos, obedecendo às Diretrizes estabelecidas pela IMO, mediante processos mecânicos, físicos, químicos ou biológicos, sejam individualmente ou em combinação, para matar, remover ou tornar inofensivos os organismos aquáticos nocivos, ou potencialmente nocivos, e agentes patogênicos existentes na água utilizada como lastro e nos seus sedimentos; e

UNIDADE DE CONSERVAÇÃO DA NATUREZA – 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.

6 - REFERÊNCIAS

GAUTHIER, D. and STEEL, D. A. 1996. A synopsis of the situation regarding the introduction of non indigenous species by ship-transported ballast water in Canada and selected countries. Can. Man. Rep. Fish. Aquatic. Sci. 2380.

JURAS, I.A.G.M., *Problemas Causados pela Água de Lastro*. Câmara dos Deputados –

Consultoria Legislativa, 2003. Acesso: 29/07/2004, “www.camara.gov.br/internet/diretoria/conleg/estudos/211161pdf”.

MEDAUAR, O. *Coletânea de Legislação de Direito Ambiental*. 2ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 03.

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

SILVA DE MORAES, L.C. Curso de Direito Ambiental. São Paulo: Atlas, 2001. BRASIL. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. Acesso: 02/08/04, “<http://e-legis.bvs.br/leisref/public/showAct.php?id=1196>”.

Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981.

Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997.

Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

Decreto nº 6.514 de 21 de setembro de 1999, regulamenta a Lei nº 9605/1998.

Resolução da Diretoria Colegiada - RDC- ANVISA nº 72, de 29 de dezembro de 2009.

Parecer nº 37/2004, de 4 de maio de 2004, da Diretoria de Portos e Costas.

Organização Marítima Internacional (IMO). *Convenção Internacional sobre Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios*, 2004. Londres, 2004.

Organização Marítima Internacional (IMO). *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, 1998.

CAPÍTULO 1

APLICAÇÃO, EXCEÇÕES E ISENÇÕES

1.1 - APLICAÇÃO

A presente Norma se aplica a todas as embarcações, nacionais ou estrangeiras, dotadas de tanques/porões de Água de Lastro, que utilizam os portos e terminais brasileiros.

De acordo com a Resolução de Assembleia da 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 2004, a prevenção da poluição por parte das embarcações em AJB, no que tange ao gerenciamento da Água de Lastro, tem por base a obrigatoriedade da troca oceânica da Água de Lastro.

1.2 - EXCEÇÕES

Exceções são situações emergenciais ou particulares que dispensam a aplicação das diretrizes gerais (subitem 2.2.3) estabelecidas nesta Norma.

As seguintes situações são consideradas exceções e devem ser comunicadas ao Agente da Autoridade Marítima da jurisdição do porto de destino:

a) casos de força maior ou de emergência, para resguardar a segurança da vida humana e/ou da embarcação;

b) quando for necessária a captação ou descarga da Água de Lastro e sedimentos nela contidos para garantir a segurança de uma embarcação 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 resultante de dano à embarcação 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 da embarcação 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 pela embarcação; 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.

1.3 - 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.

São isentos:

a) qualquer navio de guerra, navio auxiliar da Marinha ou qualquer outra embarcação de propriedade de um Estado ou operado por ele e utilizado, temporariamente, apenas em serviço governamental não comercial;

b) embarcações com tanques selados contendo Água de Lastro permanente não sujeita à descarga para o meio ambiente aquático, desde que possuam o Certificado de Isenção válido emitido pela Diretoria de Portos e Costas (DPC);

c) embarcações de apoio marítimo e portuário;

d) embarcações cujas características do projeto não permitam a troca de lastro, desde que possuam o Certificado de Isenção válido emitido pela DPC; 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.

CAPÍTULO 2

GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO

2.1 - PLANO DE GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO DO NAVIO

2.1.1 - Implementação

Toda embarcação nacional ou estrangeira 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 da embarcação, devendo, ainda, ser específico para cada embarcação e conter os seguintes itens:

- a) procedimentos detalhados de segurança para a embarcação 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 a embarcação traz, seja possível;
- d) oficial a bordo responsável por assegurar que o Plano seja corretamente implementado;
- e) ser escrito no idioma de trabalho da embarcação. Caso o idioma usado não seja o inglês, francês ou espanhol, deverá ser incluída uma tradução para um destes idiomas; e
- f) ser escrito em português nas embarcações brasileiras que operam somente em águas jurisdicionais brasileiras. Caso essas embarcações passem a operar também na navegação de longo curso, o Plano deverá seguir o previsto na alínea anterior.

2.1.2 - Documentação

O Plano de Gerenciamento da Água de Lastro das embarcações brasileiras e das embarcações afretadas com Atestado de Inscrição Temporária (AIT) deve ser aprovado por Sociedade Classificadora de Navios, com representação no país, que tenha delegação de competência para atuar em nome da Autoridade Marítima. As embarcações de outras bandeiras deverão ter seus planos aprovados pela Administração do país de bandeira ou organização reconhecida pela Administração do país de bandeira.

2.2 - GERENCIAMENTO DA ÁGUA DE LASTRO

2.2.1 - Inspeção

As embarcações que façam escalas em portos ou terminais brasileiros estão sujeitas à Inspeção Naval com a finalidade de determinar se a embarcação está em conformidade com esta Norma.

2.2.2 - Envio do Formulário de Água de Lastro

O Formulário sobre Água de Lastro (Anexo A/Anexo B), devidamente preenchido,

deve ser encaminhado ao Agente da Autoridade Marítima da jurisdição do porto de destino pelos comandantes das embarcações ou seus agentes, no prazo máximo de duas horas após a atracação ou fundeio da embarcação.

A embarcação deverá manter a bordo, por um período de pelo menos 2 (dois) anos, um exemplar desse formulário para atender à Inspeção Naval, conforme item 4.2 desta Norma.

Os Agentes da Autoridade Marítima, por sua vez, deverão reencaminhar os formulários, com periodicidade mensal, ao Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM).

2.2.3 - 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 quaisquer dos métodos: Sequencial, Fluxo Contínuo e Diluição, conforme descritos no Anexo C;

b) nos casos em que a embarcação 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 uma embarcação que se desvie do seu plano de viagem ou retarde a viagem para cumprimento do disposto nos itens anteriores. Nesse caso, a embarcação deverá justificar-se de acordo com o disposto no item 1.2 do Capítulo 1 desta Norma;

d) não deverá ser exigido de uma embarcação 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 da embarcação, sua tripulação ou seus passageiros devido a condições meteorológicas adversas, esforços excessivos da embarcação, falha em equipamento ou qualquer outra condição extraordinária;

e) quando a embarcação 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) as embarcações 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) embarcações não isentas que não fizerem deslastro, tendo em vista situações emergenciais ou particulares, em conformidade com o item 1.2, deverão, da mesma forma,

apresentar o Formulário sobre Água de Lastro (Anexo A/Anexo B);

i) é proibida a descarga de Água de Lastro nas Áreas Ecologicamente Sensíveis e em Unidades de Conservação da Natureza (UC) ou em outras áreas cautelares estabelecidas pelos órgãos ambientais ou sanitários, nas AJB, quando plotadas em carta náutica; e

j) quando não for possível, em função da derrota da embarcação, atender ao disposto nas alíneas a e b, a embarcação não estará isenta de realizar a troca da água de lastro, devendo executá-la no trecho de maior profundidade da derrota.

2.2.4 - Sistema de Tratamento de Água de Lastro (BWMS)

As embarcações que possuam um Sistema de Tratamento de Água de Lastro operacional, com o respectivo Certificado Internacional válido, emitido pela Autoridade Competente de Bandeira, levando-se em conta as Diretrizes desenvolvidas pela IMO, estarão dispensadas de cumprirem as medidas previstas nas alíneas a, b, c, d, e, f, g e j do subitem 2.2.3.

2.2.5 - Diretrizes específicas para o caso das plataformas

a) as plataformas semissubmersíveis e as 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 semissubmersíveis 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 semissubmersíveis e as flutuantes de perfuração estão isentas dos procedimentos de troca da Água de Lastro, quando seu deslocamento for no Mar Territorial e na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) brasileiras.

2.2.6- 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 Autoridade Marítima, a DPC estabelecerá, quando oportuno, as instruções normativas apropriadas.

CAPÍTULO 3

SITUAÇÕES PARTICULARES

3.1 - SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

Os dispositivos desta Norma não se aplicarão quando for necessário salvaguardar a segurança da vida humana ou da embarcação, em casos de força maior devido às situações de emergência ou decorrentes das condições meteorológicas da região.

3.2 - NAVEGAÇÃO ENTRE PORTOS/TERMINAIS NACIONAIS

Todas as embarcações que naveguem entre portos/terminais fluviais de bacias hidrográficas distintas, quando o trânsito se der por mar, deverão realizar a troca da Água de Lastro, desde que não possuam a bordo BWMS operacional, com o respectivo Certificado Internacional válido.

Considerar, para efeitos desta Norma, as bacias hidrográficas e os portos/terminais fluviais nelas existentes, conforme o Anexo D.

CAPÍTULO 4

FISCALIZAÇÃO

4.1 - SISTEMA DE FISCALIZAÇÃO

O Sistema de Fiscalização é um componente essencial 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 Autoridade Marítima deverão tomar medidas que assegurem que a embarcação 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.

4.2 - CONTROLE

4.2.1 - 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, 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 Agente da Autoridade Marítima:

- a) no Plano de Gerenciamento da Água de Lastro, verificar qual o método de troca da Água de Lastro adotado pela embarcação;
- b) verificar se o Formulário de Água de Lastro (Anexo A/Anexo B) foi corretamente preenchido;
- c) verificar a validade do Certificado Internacional, 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 da embarcação 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 item 4.1 desta Norma; e

g) como forma de verificação/confirmação das informações obtidas no Formulário (Anexo A/Anexo B), o Agente da Autoridade Marítima poderá amostrar a água dos tanques/porões de lastro para, por meio da utilização de um refratômetro, verificar a salinidade da água.

4.2.2 - Padronização

Tanto o Certificado Internacional quanto o Livro Registro de Água de Lastro deverão seguir o padrão previsto nos Apêndices I e II da Convenção.

4.3 - INSTRUMENTOS DE EXECUÇÃO

4.3.1 - 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 Autoridade Marítima deve instaurar um procedimento administrativo em conformidade com a legislação, podendo ainda tomar medidas para advertir, deter ou proibir a entrada da embarcação no porto ou terminal.

A critério do Agente da Autoridade Marítima poderá ser concedida à referida embarcação, entretanto, permissão para deixar o porto ou terminal com a finalidade de descarregar ou trocar a Água de Lastro, de acordo com os procedimentos previstos nesta Norma.

4.3.2 - 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 6.514, de 22 de julho de 2008.

4.3.3 - Inspeção Naval

Os Agentes da Autoridade Marítima deverão verificar o cumprimento da presente Norma, quando da realização da Inspeção Naval em embarcações brasileiras e estrangeiras.

4.4 - INFRAÇÃO

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

4.5 - CONSTATAÇÃO DA INFRAÇÃO

A infração e o seu responsável serão constatados:

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

4.6 - RESPONSÁVEIS

Respondem pelas infrações previstas nesta Norma:

- a) o proprietário da embarcação, pessoa física ou jurídica, ou quem legalmente o represente;
- b) o armador ou operador da embarcação, 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 a embarcação e/ou a plataforma.

4.7 - COMPETÊNCIA

4.7.1 - Agentes da Autoridade Marítima

Compete aos Agentes da Autoridade Marítima (Art. 70, §1º da Lei nº 9.605/1998) lavrar autos de infração ambiental e instaurar processo administrativo.

4.7.2 - Diretor de Portos e Costas

Compete ao DPC, como REPRESENTANTE DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA O MEIO AMBIENTE, julgar, em última instância, os recursos sobre multas aplicadas relativas ao descumprimento desta Norma.

4.8 - NORMAS E PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS PARA INSTAURAÇÃO DE PROCESSO ADMINISTRATIVO

4.8.1 - 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.

O processo administrativo previsto nesta Norma será orientado pelos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência, bem como pelos critérios mencionados no parágrafo único do art. 2º da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

4.8.2 - Prazos para apuração da Infração Ambiental (Artigo 71 da Lei 9.605/98)

a) Auto de infração:

I - Constatada a ocorrência de infração administrativa ambiental, será lavrado auto de infração (Anexo E), do qual deverá ser dada ciência ao autuado, assegurando-se o contraditório e a ampla defesa;

II - O autuado poderá, no prazo de vinte dias, contados da data da ciência da autuação, oferecer defesa contra o auto de infração;

III - A defesa será formulada por escrito e deverá conter os fatos e fundamentos jurídicos que contrariem o disposto no auto de infração e termos que o acompanham, bem como a especificação das provas que o autuado pretende produzir a seu favor, devidamente justificadas;

IV - O autuado poderá ser representado por advogado ou procurador legalmente constituído, devendo, para tanto, anexar à defesa o respectivo instrumento de procuração, podendo requerer o prazo de até dez dias para a sua juntada;

V - A defesa não será conhecida quando apresentada:

i) fora do prazo;

ii) por quem não seja legitimado; ou

iii) perante órgão ou entidade ambiental incompetente;

VI - Ao autuado caberá a prova dos fatos que tenha alegado, podendo a autoridade julgadora requisitar a produção de provas necessárias à sua convicção;

VII - Oferecida ou não a defesa, a autoridade julgadora, no prazo de trinta dias, julgará o auto de infração, decidindo sobre a aplicação das penalidades;

VIII - A inobservância do prazo para o julgamento não torna nula a decisão da autoridade julgadora e o processo;

IX - Julgado o auto de infração, o autuado será notificado por via postal com aviso de recebimento ou qualquer outro meio válido que assegure a certeza de sua ciência para pagar a multa no prazo de cinco dias, a partir do recebimento da notificação, ou para apresentar recurso.

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 pelo Agente da Autoridade Marítima, na presença de duas testemunhas, e caso não saiba assinar, o Auto será tomado a rogo. Nos casos de evasão ou ausência do responsável pela infração administrativa, inexistindo preposto identificado, o agente autuante aplicará o disposto no parágrafo anterior, encaminhando o auto de infração por via postal com aviso de recebimento ou outro meio válido que assegure a sua ciência.

b) Pedido de Recurso em última instância administrativa:

I - caso não tenha sido julgada procedente a defesa ou 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 Autoridade Marítima. 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 será dirigido à autoridade que proferiu a decisão, a qual, se não a reconsiderar, no prazo de cinco dias, o encaminhará à autoridade superior (Art. 56 da Lei nº 9.784/99);

III - O recurso não será conhecido quanto interposto:

- i) fora do prazo;
- ii) perante órgão ambiental ou autoridade incompetente; ou
- iii) por quem não seja legitimado; e

IV- 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.

4.9 - 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 embaraço à fiscalização dos Agentes da Autoridade Marítima.
- d) A multa terá por base o objeto jurídico lesado;
- e) O valor da multa é o valor estipulado pelo Decreto nº 6.514/2008, sendo o mínimo de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), e o máximo de R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);
- f) O agente da Autoridade Marítima, 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 consequências 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) O Agente da Autoridade Marítima 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) O Agente da Autoridade Marítima, 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) O cometimento de nova infração ambiental pelo mesmo infrator, no período de cinco anos, contados da lavratura do auto de infração anterior, implica:

I- aplicação da multa em triplo, no caso de cometimento da mesma infração; ou

II- aplicação da multa em dobro, no caso de cometimento de infração distinta”.

4.10 - INSCRIÇÃO NA DÍVIDA ATIVA DA UNIÃO

O não pagamento de multa imposta implicará na inscrição do infrator na Dívida Ativa da União, conforme Art. 41 da Lei nº 6.830/80 (“Lei de Execução Fiscal”).

4.11 - CASOS OMISSOS

Os casos omissos ou não previstos nesta Norma serão resolvidos pela DPC.

ANEXO A

FORMULÁRIO PARA INFORMAÇÕES RELATIVAS À ÁGUA UTILIZADA COMO LASTRO

Troca de Água de Lastro

Troca de Água de Lastro Retificador

Sistema de Tratamento de Água de Lastro

Sistema de Tratamento de Água de Lastro Retificador

1. INFORMAÇÕES SOBRE O NAVIO

Nome do Navio:	Porto de Chegada:
Nº IMO / Indicativo de Chamada:	Data de Chegada ao Porto:
Bandeira:	Último Porto e País:
Tipo do Navio / Arqueação Bruta (AB):	Próximo Porto e País:
Proprietário:	Agente:

2. INFORMAÇÕES SOBRE A ÁGUA E OS TANQUES DE LASTROS

Nº Total de Tanques a Bordo:	Nº de Tanques em Lastro:
Nº de Tanques com Troca de Água de Lastro:	Nº de Tanques sem Troca de Água de Lastro:
Total de Água de Lastro a Bordo (m³):	Capacidade Total de Água de Lastro (m³):

3. INFORMAÇÕES SOBRE A TROCA DA ÁGUA DE LASTRO (Registrar todos os tanques que serão deslastrados no Porto de chegada – Se nenhum, passe para o item 5)

Tanques (*) (Listar separadamente os diversos tanques)	INFORMAÇÕES SOBRE A ORIGEM DA ÁGUA DE LASTRO					INFORMAÇÕES SOBRE A TROCA DA ÁGUA DE LASTRO						INFORMAÇÕES SOBRE A DESCARGA DA ÁGUA DE LASTRO			
	Data dd/mm/aa	Porto ou Lat/Long	Volume (m³)	Temp. (°C)	Salinidade	Data dd/mm/aa	Lat/Long (Ponto final)	Volume (m³)	% de Troca	Profund. Local (m)	Método de Troca (**)	Data dd/mm/aa	Porto ou Lat/Long	Volume (m³)	Salinidade

(*) Código para Tanques de Água de Lastros: Tanque de Colisão AV = FP / Tanque de Colisão AR = AP / Duplo Fundo = DB / Lateral = WT / Lateral Superior = TS / Porão = CH / Outros – O
(**) Método de Troca: Diluição (1) / Fluxo Contínuo (2) / Sequencial (3)

3.1. OUTRAS INFORMAÇÕES SOBRE A TROCA DA ÁGUA DE LASTRO

Se não houve troca da Água de Lastro, indicar outra(s) ação(ões) de controle efetuada(s):
Se não tiver sido efetuada nenhuma, indicar porque não:

4. INFORMAÇÕES SOBRE O SISTEMA DE TRATAMENTO DE ÁGUA DE LASTRO

Nome Comercial do Sistema:	Data da Instalação:
Fabricante:	Data de Validade do Certificado Internacional:

5. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES:

Existe a Bordo o Plano de Gerenciamento de Água de Lastro? () SIM () NÃO	Existe a Bordo a Convenção Internacional? () SIM () NÃO
O Plano de Gerenciamento de Água de Lastro foi Implementado? () SIM () NÃO	Existe a Bordo a Resolução da IMO A.868(20)? () SIM () NÃO

NOME E POSTO DO OFICIAL RESPONSÁVEL (LETRA DE IMPRENSA)

ASSINATURA

ANEXO B

BALLAST WATER REPORTING FORM

Ballast Water Exchange

Rectifier
Ballast Water Exchange

Ballast Water Treatment System

Rectifier
Ballast Water Treatment System

1. SHIP INFORMATION

Vessel Name:	Arrival Port:
IMO Number / Call Sign:	Arrival Date at the Port:
Flag:	Previous Port and Country:
Type of Vessel / Gross Tonnage:	Next Port and Country:
Owner:	Agent:

2. BALLAST WATER AND TANKS INFORMATION

Total Number. of Ballast Tanks on Board:	Number of Tanks in Ballast:
Number of Tanks with Ballast Water Exchange:	Number of Tanks without Ballast Water Exchange:
Total Ballast Water on Board (m³):	Total Ballast Water Capacity (m³):

3. BALLAST WATER HISTORY (Register all tanks that will discharge ballast water on the arrival port – If none go to item 5)

Tanks (*) (List multiple sources per tank separately)	BALLAST WATER SOURCE INFORMATION					BALLAST WATER EXCHANGE INFORMATION						BALLAST WATER DISCHARGE INFORMATION			
	Date dd/mm/yy	Port or Lat/Long	Volume (m³)	Temp. (°C)	Salinity	Date dd/mm/yy	Lat/Long (Endpoint)	Volume (m³)	% Exchange	Local Depth (m)	Exchange Method (**)	Date dd/mm/yy	Port or Lat/Long	Volume (m³)	Salinity

(*) Codes for Ballast Water Tanks: Forepeak = FP / Aftpeak = AP / Double Bottom = DB / Wing = WT / Topside = TS / Cargo Hold = CH / Other – O
(**) Exchange Method: Dilution (1) / Flow Through (2) / Empty/Refill (3)

3.1. OTHER INFORMATION OF BALLAST WATER EXCHANGE

If exchanges were not conducted, state other control action(s) taken:
If no action was taken, state why not:

4. INFORMATION ON BALLAST WATER TREATMENT SYSTEM

System's Trade Name:	Installation Date:
Manufacturer:	International Certificate's Expiration Date:

5. ADDITIONAL INFORMATION:

Is There a Ballast Water Management Plan on Board? () YES () NO	Is There the International Convention on Board? () YES () NO
Was the Ballast Water Management Plan Implemented? () YES () NO	Is There the IMO Resolution A.868 (20) on Board? () YES () NO

RESPONSIBLE OFFICER'S NAME AND TITLE (CAPITAL LETTER)

SIGNATURE

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. Método Sequencial - os tanques de lastro são esgotados e cheios novamente com água oceânica;

2. Método do Fluxo Contínuo - os tanques de lastro são simultaneamente cheios e esgotados, por meio do bombeamento de água oceânica; e

3. Método de Diluição Brasileiro - 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.

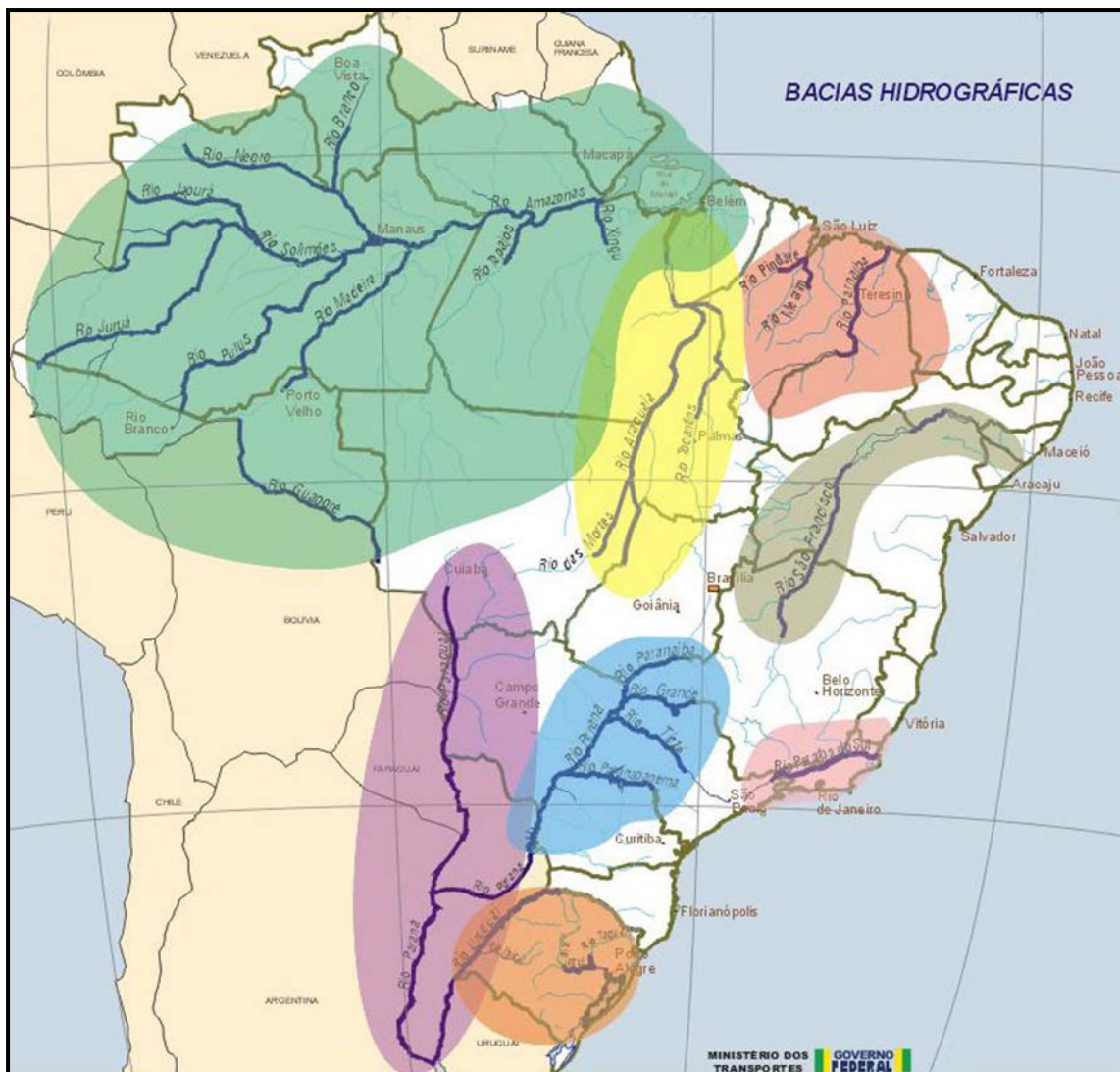
ANEXO D

BACIAS HIDROGRÁFICAS NO BRASIL E OS PRINCIPAIS PORTOS E TERMINAIS FLUVIAIS

PRINCIPAIS PORTOS E TERMINAIS FLUVIAIS

ESTADOS	PORTOS E TERMINAIS
AMAZONAS	Porto de Eirunepé
	Terminal de Itacoatiara
	Porto de Manaus
	Porto de Parintins
	Porto de Tabatinga
BAHIA	Porto de Juazeiro
MATO GROSSO	Porto de Cáceres
	Porto de Corumbá e Ladário
MATO GROSSO DO SUL	Porto de Porto Murtinho
MINAS GERAIS	Porto de Pirapora
PARÁ	Porto de Santarém
PERNAMBUCO	Porto de Petrolina
RORAIMA	Porto de Caracaraí
RONDÔNIA	Porto de Porto Velho
RIO GRANDE DO SUL	Porto de Cachoeira do Sul
	Porto de Charqueadas
	Porto de Estrela
	Porto de Porto Alegre
	Porto Internacional de Porto Xavier

MAPA COM AS PRINCIPAIS BACIAS HIDROGRÁFICAS DO BRASIL



Legenda

- Bacia do rio Amazonas
- Bacia do rio Araguaia-Tocantins
- Bacia do rio Parnaíba
- Bacia do rio São Francisco
- Bacia do rio Paraíba do Sul
- Bacia do rio Paraná
- Bacia do rio Paraguai
- Bacia do rio Uruguai

**BACIAS HIDROGRÁFICAS COM SEUS RESPECTIVOS
PORTOS E TERMINAIS FLUVIAIS**

BACIAS HIDROGRÁFICAS	PORTOS E TERMINAIS
BACIA DO RIO AMAZONAS	Porto de Eirunepé
	Terminal de Itacoatiara
	Porto de Manaus
	Porto de Parintins
	Porto de Tabatinga
	Porto de Santarém
	Porto de Caracaraí
	Porto de Porto Velho
BACIA DO RIO SÃO FRANCISCO	Porto de Juazeiro
	Porto de Pirapora
	Porto de Petrolina
BACIA DO RIO PARAGUAI	Porto de Cáceres
	Porto de Corumbá e Ladário
	Porto de Porto Murtinho
BACIA DO RIO URUGUAI	Porto de Cachoeira do Sul
	Porto de Charqueadas
	Porto de Estrela
	Porto de Porto Alegre
	Porto Internacional de Porto Xavier

ANEXO E

AUTO DE INFRAÇÃO AMBIENTAL

MARINHA DO BRASIL DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS	Número:	Data do Auto:
	Nº Notificação:	
Nome do Infrator:		
Responsável / Preposto:		
Nome da Embarcação:		Inscrição:
Porto de Inscrição:		
Data da Infração:	Hora da Infração:	Local da Infração:
Enquadramento	Descrição do Enquadramento	
EXTRATO DO DISPOSITIVO LEGAL DO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO A SER OBSERVADO DE ACORDO COM O TIPO DE AUTUAÇÃO		
Tomei conhecimento da presente autuação e do prazo para apresentar defesa.		
Em ____/____/____ (a) _____		