

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS - APMA

WILSON DE OLIVEIRA BONICENHA JUNIOR

**ENTRADA E PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES EM ÁGUAS JURISDICIONAIS
BRASILEIRAS**

RIO DE JANEIRO

2016

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO PARA OFICIAL DE MÁQUINAS - APMA

WILSON DE OLIVEIRA BONICENHA JUNIOR

**ENTRADA E PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES EM ÁGUAS JURISDICIONAIS
BRASILEIRAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como parte dos requisitos para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Orientadora: 1T (RM2-T) **Raquel da Costa Apolaro.**

RIO DE JANEIRO

2016

WILSON DE OLIVEIRA BONICENHA JUNIOR

**ENTRADA E PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES EM ÁGUAS JURISDICIONAIS
BRASILEIRAS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Aperfeiçoamento para Oficiais de Máquinas do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como parte dos requisitos para obtenção de Certificado de Competência Regra III/2 de acordo com a Convenção STCW 78 Emendada.

Data de Aprovação: ___/___/___

Orientador: 1T (RM2-T) **Raquel da Costa Apolaro.**

Mestre em Educação

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente a Deus por ter me dado forças para chegar até aqui e a meu pai (in) que apesar do pouco estudo e ter deixado esse plano bastante jovem conseguiu com êxito e a contento me orientar não só para a vida, mas como cidadão e ser humano e a minha mãe que apesar de todas as divergências e com todos os erros e acertos inerentes a sua condição humana fez o que lhe parecia possível a sua época.

RESUMO

De um modo claro, conciso e objetivo este trabalho visa demonstrar alguns dos processos na entrada de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras, os benefícios e vantagens para iniciar a operação em águas brasileiras, uma área pertencente à gestão de engenharia marítima. Sem descrever os processos históricos e a evolução da engenharia naval, a ideia principal deste trabalho é discutir as dificuldades, definições, benefícios, vantagens, alguns de seus desenvolvimentos, regras e melhorias, bem como as restrições e problemas enfrentados. Será abordado o fato de que a engenharia naval, após este colapso no mercado mundial de petróleo, que lentamente terá seu valor será elevado no momento atual fazendo este útil para os próximos anos porvir, tornando a resolução de problemas no sentido de iniciar a operação mais prática e eficiente utilizando este conjunto particular de orientações. Este trabalho irá apresentar algumas técnicas e alguns conselhos, bem como dicas usadas na gestão de navios que operem em águas brasileiras, as áreas onde certos procedimentos estão sendo aplicados, bem como algumas compilações de leis e comentários e, este último, uma análise e comparação das mesmas. Sendo operacional em águas brasileiras pode também possibilitar o acesso a bancos brasileiros como um construtor de navios e tornando fácil chegar investimento financeiro de bancos nacionais brasileiros, fazendo a sua empresa no mesmo nível de competitivo de empresas nacionais locais no mercado brasileiro. Serão mostrados, também, alguns riscos e onde é aplicada a legislação trabalhista e política de questões de segurança através de estudos de leis, tornando o acesso ao mercado da informação restrita. A engenharia marítima e sua administração não é apenas como concertar e para onde navegar, você é o seu navio e isso também, e de uma forma mais geral, é a de saber onde seus navios vão ser mais rentáveis, por meio de pesquisa bibliográfica, procurando reunir dados de alguns autores, entre livros e artigos publicados na internet, assim como legislações, de modo que ela atinja o máximo de informação possível sobre o assunto.

Palavras-chave: Entrada de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras. Operação em águas brasileiras. Engenharia marítima.

ABSTRACT

In a clear concise and objective way this work aims to demonstrate some of the processes to a vessel is joining to operate in Brazilian waters, the benefits and Advantages to start operation on Brazilian waters, an area belonging to management on marine engineering. Without describing the historical processes and evolution of marine engineering the main idea on this work is to discuss the difficulties, definitions, benefits, advantages some of its rules development and improvements as well as the constraints and problems faced. It will address the fact that marine engineering after this breakdown on world oil market, that it will be slowly increasing its value at present time making this useful for the next incoming years, making the resolution of problems towards starting operation more practical and efficient using this particular set of techniques . This work will present the techniques and some advertisement as well as tips used in ship management when operating in Brazilian waters, the areas where certain procedures are being applied as well as some law compilations and comments and, latter, an analysis and comparison of the same ones. Being operational In Brazilian waters can also makes possible the access to Brazilian banks as a ship builder and making easy to get financial investment from Brazilian national banks, by making your company in the same competitive level then local national companies in the Brazilian market .It will also shown some risks is applied to labor laws and politics and policies issues and security through studies of specifically laws, making the access to an restricted information market, management sites and departments were who know these rules more reliable and secure. Marine engineering and its management is not only how to fix and where to sail, you're your ship it is also and in a more general to know where your vessels are going to be more profitable, by means of bibliographical research, sought to gather data of some authors, among books and articles published in web, so that it reaches the maximum of possible information on the subject.

Keywords: Start up operations on Brazilian waters. Operation on Brazilian waters. Marine engineering.

SUMÁRIO

- 1 INTRODUÇÃO**
 - 2 O ACESSO PORTUÁRIO E ADUANEIRO**
 - 2.1 Porto**
 - 2.2 Alfândega**
 - 3 EXIGÊNCIAS DAS AUTORIDADES DE SAÚDE DOS PORTOS**
 - 3.1 Liberação ANVISA: livre prática**
 - 3.2 Trânsito e entrada de embarcações em portos do território nacional**
 - 3.3 Inspeção sanitária**
 - 3.4 Água de lastro**
 - 4 POLÍCIA FEDERAL E RECEITA FEDERAL**
 - 4.1 Exigências da Polícia Federal**
 - 4.2 Exigências da Receita Federal**
 - 5 AUTORIDADE MARÍTIMA**
 - 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS**
- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**
- ANEXO A – PROJETO BRASIL – ÁGUA DE LASTRO ANVISA**
- ANEXO B – RESOLUÇÃO Nº 72, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2009**
- ANEXO C - RELATÓRIO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO MARÍTIMO (ABDM)**

1 INTRODUÇÃO

É previsto que toda embarcação estrangeira que desejar transitar pelas águas jurisdicionais brasileiras ou utilizar ancoradouro em instalações portuárias deverá entrar em contato com um Porto, Marina ou Clube Náutico brasileiros, informando sobre os seus dados de viagem e solicitando o apoio que julgar necessário.

As demais informações para a permanência nas águas jurisdicionais brasileiras ou em ancoradouro em instalações portuárias (exigências das Autoridades dos Portos de Saúde, Polícia Federal e Receita Federal), deverão ser obtidas diretamente com o Porto, Marina ou Clube Náutico ou entidades desportivas náuticas brasileiras, o que poderá ser feito por intermédio do Iate Clube ou organização similar do país de origem da embarcação.

As marinas, clubes e entidades desportivas náuticas brasileiras terão, entre outras, a responsabilidade de auxiliar o Comandante da embarcação no trato com as autoridades locais, mantendo coordenação entre as mesmas, e designar o local para fundeio ou atracação da embarcação, em área autorizada pela Capitania.

As embarcações estrangeiras de esporte e/ou recreio, em trânsito em águas jurisdicionais brasileiras ou em uso de ancoradouro em instalações portuárias, estão sujeitas à fiscalização prevista na legislação vigente, nas normas decorrentes e nas convenções internacionais promulgadas no Brasil, devendo cumprir os seguintes procedimentos: a) por ocasião da chegada ao primeiro porto nacional, qualquer pessoa ou objeto só poderá embarcar ou desembarcar da embarcação estrangeira depois que a mesma estiver liberada pela visita das Autoridades de Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal; b) apresentação pelo responsável pela embarcação ou por um representante da marina ou clube náutico visitado, à Capitania dos Portos (CP)/Delegacia da Capitania dos Portos (DL)/Agência da Capitania dos Portos (AG), da Declaração de Entrada/Saída para realizar o respectivo visto, impreterivelmente até 24 (vinte e quatro) horas após a entrada, anexando cópia dos vistos de liberação das Autoridades de Saúde dos Portos, Polícia Federal e Receita Federal e cópia da página identificadora do passaporte do proprietário e dos tripulantes. A CP/DL/AG que deu o visto de entrada controlará a permanência da embarcação estrangeira em águas jurisdicionais brasileiras; c) o Comandante da embarcação deverá estar preparado para receber a visita de um inspetor naval, dentro do prazo de até 48 (quarenta e oito) horas, após a apresentação da Declaração de Entrada, para que seja efetuada a verificação do que foi declarado; d) deverão ser lançados na Declaração de Entrada/Saída as movimentações previstas para a embarcação

durante toda a permanência em águas jurisdicionais brasileiras; e) caso sejam necessárias outras movimentações após obtido o visto de entrada na Declaração de Entrada/Saída da embarcação, a Declaração de Entrada/Saída deverá ser reapresentada, com antecedência mínima de vinte e quatro (24) horas, à CP/DL/AG em cuja jurisdição estiver, indicando no campo específico as alterações de movimentação pretendidas para ratificação e obtenção de novo visto; f) a saída da embarcação das águas jurisdicionais brasileiras deverá ser comunicada, com antecedência mínima de vinte e quatro (24) horas, mediante reapresentação da Declaração de Entrada/Saída para obtenção do visto de saída. Após aposição do respectivo visto a CP/DL/AG remeterá cópia da Declaração a CP/DL/AG que deu o visto de entrada da embarcação para controle;

g) o recebimento do visto de saída na Declaração de Entrada/Saída de embarcação estrangeira, está condicionado à apresentação do passe de saída expedido pela Polícia Federal e a liberação do órgão da Receita Federal; h) o tempo de permanência da embarcação em águas jurisdicionais brasileiras será definido pelo órgão regional da Receita Federal; i) uma embarcação estrangeira, ao adentrar o primeiro porto Nacional, deverá inicialmente ser liberada pela Saúde dos Portos, pela Imigração e pela Alfândega, sendo que esta última determinará qual o prazo máximo de permanência da mesma em águas Brasileiras. Após essas providências, o Comandante deverá se dirigir pessoalmente, ou através de um Clube Náutico ou Marina, à CP/DL/AG, a fim de dar entrada na Declaração de Entrada. Essa Declaração deverá conter os planos do navegador, quer sejam, sua derrota prevista, portos onde pretende visitar, tempo de permanência nos mesmos e o último porto a ser visitado, porto esse que, antes de suspender, o navegador deverá entregar na CP/DL/AG a Declaração de Saída; e j) as embarcações de esporte e/ou recreio empregadas como aluguel (charter) deverão solicitar autorização ao Diretor de Portos e Costas da Marinha (DPC), por meio de requerimento, dando entrada na CP/DL/AG da área que irão operar, para emissão do Atestado de Inscrição Temporária (AIT).

2 O ACESSO PORTUÁRIO E ADUANEIRO

2.1 Porto

Partindo inicialmente do conceito de porto organizado é definido por uma área, abrigada das ondas e correntes, localizada à beira de um oceano, mar, lago ou rio, destinada a atracação de barcos e navios, e com o pessoal e serviços necessários ao carregamento e descarregamento de carga e ao estoque temporário destas, bem como instalações para o movimento de pessoas e carga ao redor do setor portuário, e, em alguns casos, terminais especialmente designados para acomodação de passageiros.

Um porto que está localizado à beira de um oceano ou de um mar é constantemente chamado de porto marítimo, temos como exemplo o Porto de Santos, do Rio de Janeiro, Salvador, e em Portugal o de Leixões e de Sines e quando a beira de um rio ou estuário é chamado um porto fluvial, Belém ou Manaus ou ainda como os lusos Porto de Lisboa, ou Porto de Aveiro. Já um pequeno porto destinado principalmente à recreação é mais habitualmente chamado de marina.

Assim sendo, definimos como porto o espaço físico onde todas essas atividades ocorrem simultaneamente não só a beira d'água, mas também todo o complexo de instalações ao seu derredor com mais valia para meio deste a parte de infra-estrutura e instalações propriamente dita.

Normalmente os cálculos de estruturas portuárias para atracação dos barcos em segurança, como quebra-mares, molhes, bacias de evolução e outras são efetuados por especialistas em engenharia hidráulica utilizando-se de modelos matemáticos e de modelos físicos em laboratórios de hidráulica marítima.

Indispensáveis para um porto são:

- a) presença de profundos canais de água (profundidade ideal varia com o calado das embarcações);
- b) proteção contra o vento e ondas;
- c) acesso a estradas e ferrovias.

Portos de carga movimentados devem ter acesso a uma vasta rede ferroviária ligando o porto a outras regiões agrícolas e/ou industriais, permitindo assim o escoamento de diversos produtos a outras regiões do país e do mundo.

Os portos são alvo de várias políticas integradas de Qualidade, Ambiente, Segurança e Saúde no Trabalho, de forma a assegurar a plena satisfação dos seus clientes.

Destas políticas destacam-se os seguintes princípios:

- a) melhorar a qualidade e eficácia dos serviços prestados;
- b) cumprir e fazer cumprir os requisitos legais, regulamentares e normativos aplicáveis aos serviços prestados, aspetos ambientais e à segurança e saúde;
- c) prevenir, controlar e minimizar a poluição, designadamente os resíduos gerados pelas suas atividades, promovendo o recurso ao investimento em novas tecnologias e processos menos poluentes;
- d) identificar e minimizar os riscos existentes, procedendo à implementação de ações corretivas e preventivas, de modo a eliminar qualquer fator de risco nas suas instalações.

2.2 Alfândega

Paralelamente e concomitantemente ao conceito de porto, temos a definição de alfândega que de sua etimologia refere-se ao oriente, alfândega (do árabe al-fundaq, "hospedaria", "estalagem") ou aduana (do árabe ad-dīwān, "registro", "escritório") é uma repartição governamental oficial de controle do movimento de entradas e saídas de mercadorias para o exterior ou dele provenientes, responsável, inclusive, pela cobrança dos tributos pertinentes.

Não se deve confundir alfândega ou aduana, responsável pelo controle do tráfego de mercadorias, com a polícia de fronteira, responsável pelo controle do tráfego de pessoas.

A Aduana surgiu com a necessidade dos governos de exercer um controle sobre o comércio realizado pelos comerciantes de cada país. No Brasil as aduanas completaram 200 anos de atuação e mais recentemente com o advento da globalização aumentou a necessidade de controle físico das fronteiras e das áreas alfandegadas. A Aduana ou alfândega é a instituição que controla e administra o fluxo internacional de cargas e mercadorias. É um órgão de fiscalização executivo-operacional que cumpre normas e diretrizes adotadas pelos órgãos superiores que coordenam a estratégia da política de comércio exterior do Brasil. A aduana garante uma maior segurança ao comércio exterior, além de exercer um papel fundamental no combate ao tráfico de drogas, ao contrabando, ao descaminho, à sonegação fiscal, lavagem de dinheiro, aos crimes contra os consumidores e ao meio-ambiente.

Os recintos alfandegados são locais onde toda a movimentação de mercadorias, veículos e pessoas subordinam-se às normas aduaneiras. Há recintos alfandegados na zona

primária e na zona secundária, além da Zona Franca de Manaus. Na primária, são recintos alfandegados os pátios, os armazéns, os terminais, as dependências de lojas francas etc., assim como as áreas destinadas à verificação de bagagens destinadas ao exterior ou dele procedentes. Na secundária, são os entrepostos, os depósitos, os terminais, as dependências alfandegadas para depósito de remessas postais internacionais etc. "Portos secos" são recintos alfandegados de uso público, nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e bagagem procedentes do exterior ou a ele destinadas.

Desta forma podemos tomar como alfândega um espaço administrado pelo governo, fronteiro ou não onde para a circulação de mercadorias e pessoas devem recolher tributos para a autoridade daquele país.

3 EXIGÊNCIAS DAS AUTORIDADES DE SAÚDE DOS PORTOS

3.1 Liberação ANVISA: livre prática

A “Livre Prática” é a autorização a ser emitida pelo órgão de vigilância sanitária, a uma embarcação procedente ou não do exterior a entrar em um porto do território nacional e iniciar as operações de desembarque e embarque de cargas e viajantes. A concessão da Livre Prática deverá ser precedida da análise das condições operacionais e higiênico sanitárias do meio de transporte e do estado sanitário de seus tripulantes e passageiros.

Para que uma embarcação procedente ou não do exterior, atraque ou inicie as operações de embarque e desembarque de cargas e viajantes, é necessário a autorização a ser emitida pelo órgão de vigilância sanitária federal competente, podendo ser:

- a) A BORDO: aquela a ser emitida a bordo, após inspeção sanitária;
- b) VIA RÁDIO: aquela a ser emitida a partir da avaliação satisfatória das informações apresentadas na Solicitação de Certificado, sem inspeção sanitária, a bordo, no momento da sua emissão.

Para a concessão e emissão da Livre Prática:

- a) Solicitação: 24h antes da E.T.A., através do formulário de Solicitação de Certificado (anexo IV alterado pela RDC 35/02);
- b) Validade: poderá ser de 90 dias ou somente durante o tempo de atracação no porto.;
- c) Critério: avaliação da Solicitação do Certificado para determinar o tipo de Livre Prática a ser concedido à embarcação. O preenchimento completo desta solicitação possibilita a emissão de Certificado de Livre Prática via rádio, o que agiliza a imediata operação da embarcação no porto;
- d) Isenções: tipo esporte e recreio, com fins não comerciais, em trânsito nacional; tipo pesca, com saída e retorno ao mesmo porto, sem realizar escalas intermediárias e as plataformas constituídas de instalação de estrutura fixa.

3.2 Trânsito e entrada de embarcações em portos do território nacional

O trânsito, no território nacional, de embarcações fluviais, lacustres e marítimas, só será possível caso se encontrem em condições higiênico-sanitárias satisfatórias, devendo ser disponibilizado, no momento de sua entrada em um Porto de Controle Sanitário, à autoridade sanitária, a documentação sanitária da embarcação conforme o estabelecido na Resolução - RDC nº 89, de 28 de dezembro de 2007, que altera a Resolução - RDC nº 217, de 21 de novembro de 2001.

A documentação sanitária obrigatória é: Declaração Marítima de Saúde; Lista de Viajantes, com o respectivo local e data de embarque e Formulário para informações sobre água de lastro.

Deverá dispor à bordo dos seguintes documentos:

- a) Certificado Internacional de Insenção de Controle Sanitário de Bordo/Certificado de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado Nacional de Insenção de Desratização/Certificado de Desratização;
- b) Certificado de Vacinação Internacional contra Febre Amarela;
- c) Lista de Medicamentos, submetidos ao controle especial;
- d) Certificado de Livre Prática de outro porto nacional;
- e) Manifesto de Carga;
- f) Comprovante de pagamento de Taxa de Fiscalização de Vigilância Sanitária;
- g) Informações referentes à água potável, efluentes sanitários e resíduos sólidos.

3.3 Inspeção sanitária

A inspeção sanitária pode ocorrer qualquer hora do dia ou da noite e em qualquer dia da semana, inclusive domingos e feriados, a saber:

- a) Seguindo, sempre que possível, à ordem cronológica de chegada da embarcação ao porto, considerando-se para esse fim, quando for o caso, o fundeio na barra; executa-se a embarcação que apresente a bordo óbito e ou viajante com anormalidade clínica ou que tenha sofrido acidente que exija assistência médica ou transportando viajante clandestino;

- b) Em conjunto com as outras autoridades envolvidas, de modo a reduzir ao mínimo o tempo para início das operações de embarque e desembarque de cargas e viajantes;
- c) Terá início quando esta estiver em completa atracação, sob cabos de amarração, estando todos providos de rateiras, pranchas ou escadas de acesso (com redes de proteção em toda sua extensão) ou quando fundeada ou amarrada à bóia, sempre que as condições climáticas não ofereçam risco a integridade física da autoridade sanitária do porto;
- d) Se for constatado fatores de risco à saúde pública em embarcação já atracada e de posse do Certificado de Livre Prática, a autoridade sanitária poderá solicitar a sua desatracação e o seu afastamento para área de fundeadouro de inspeção, com vistas a operacionalização das medidas sanitárias de controle;
- e) O acesso à embarcação que transporte viajante com anormalidade clínica relacionada a caso confirmado ou suspeito de doença de notificação compulsória no território nacional ou de outras doenças transmissíveis, só será permitido a pessoas indispensáveis para garantir a segurança e a navegabilidade da embarcação, que deverão solicitar orientações a autoridade sanitária sobre os riscos a que estarão expostos.

De acordo com as disposições prescritas no Regulamento,

Qualquer embarcação, em trânsito internacional, cujo responsável direto ou representante legal pela embarcação se negue à aplicação das medidas prescritas pela autoridade sanitária do Porto de Controle Sanitário, em conformidade com as disposições previstas neste Regulamento, terá a liberdade de continuar, imediatamente, a sua rota, porém não poderá fazer escalas em nenhum outro Porto de Controle Sanitário do território nacional, sem que se submeta às medidas sanitárias pertinentes; sendo autorizado, não obstante, que se abasteça de combustível, água potável, víveres, desde que em regime de quarentena (MINISTÉRIO DA SAÚDE, RES. Nº 72 DE 29 de dezembro de 2009).

O Certificado de Controle Sanitário de Bordo (CCSB), é definido como

Documento emitido pela autoridade sanitária, de acordo com as recomendações e modelo definido no Regulamento Sanitário Internacional – RSI (2005), concedido a uma embarcação, quando evidências de risco à saúde pública foram detectadas a bordo e as medidas de controle necessárias concluídas satisfatoriamente.

O Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo (CICSB) é o

Documento emitido de acordo com as recomendações e modelo definido no Regulamento Sanitário Internacional – RSI (2005), concedido a uma embarcação, que esteja livre de evidências de risco à saúde pública, durante inspeção a bordo realizada pela autoridade.

De acordo com a Resolução Nº 72, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2009 (Anexo B), que dispõe sobre o Regulamento Técnico que visa à promoção da saúde nos portos de controle sanitário instalados em território nacional, e embarcações que por eles transitem. Em seu Art. 1º, “Fica aprovado 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 transitem, nos termos desta Resolução” (MINISTÉRIO DA SAÚDE, RES. Nº 72 DE 29 de dezembro de 2009).

O objetivo de tal regulamento visa ao estabelecimento dos “requisitos mínimos para a promoção da saúde nos portos de controle sanitário instalados em território nacional, e embarcações que por eles transitem, nos termos desta Resolução”.

Algumas definições consideradas de suma importância, são descritas na resolução, tais como:

I - água de lastro: água colocada em tanques de uma embarcação com o objetivo de alterar o seu calado, mudar suas condições de flutuação, manter a sua estabilidade e melhorar sua manobrabilidade;

II - água potável: água para consumo humano, cujos parâmetros microbiológicos, físicos, químicos e radioativos atendam aos padrões de potabilidade e que não ofereça riscos à saúde;

III - área afetada: área geográfica com ocorrência de evento de importância à saúde pública para a qual foram recomendadas medidas sanitárias específicas;

IV - arribada: embarcação que, ao empreender viagem, entra num porto ou local não previsto, isto é, que não seja o porto de escala ou de destino, considerando-se também arribada a embarcação que regresse ao porto de partida sem concluir a viagem iniciada;

V - armador: pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

VI - autoridade sanitária: autoridade competente no âmbito da área da saúde, que tem diretamente a seu cargo, e em sua área de atuação, a prerrogativa para aplicação das medidas sanitárias apropriadas de acordo com as leis e regulamentos vigentes no território nacional, tratados e outros atos internacionais dos quais o Brasil é signatário;

VII - Certificado de Controle Sanitário de Bordo (CCSB): documento emitido pela autoridade sanitária, de acordo com as recomendações do Regulamento Sanitário Internacional - RSI (2005), a uma embarcação, quando evidências de risco à saúde pública foram detectadas durante a inspeção a bordo e as medidas de controle necessárias concluídas satisfatoriamente;

As definições de Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo (CICSB); condição higiênico-sanitária satisfatória; Declaração Marítima de Saúde (DMS); desinfecção; desinsetização; Horário Estimado de Chegada ("Estimated Time of Arrival" - ETA); embarcação; evento de saúde; fator de risco; fauna sinantrópica nociva; fundeadouro de inspeção sanitária; inspeção sanitária; livre prática; navegação de apoio marítimo; navegação de apoio portuário; navegação interior; navegação em mar aberto de longo curso ou de cabotagem; notificação de doenças ou agravos; padrões de potabilidade da água; porto de controle sanitário; porto organizado; prestação de serviços de interesse da saúde pública; procedência da embarcação; representante legal pela embarcação; reservatório de agentes infecciosos; responsável direto pela embarcação; risco à saúde pública; saneante domissanitário; saúde do trabalhador; terminal aquaviário; trânsito internacional; trânsito nacional; vetor; e viajante são descritas detalhadamente, conforme anexo B.

3.4 Água de lastro

De acordo com os Projetos GGPAF, 2002 (Anexo A), foi possível comprovar através de vários estudos realizados em diversos países, que “muitas espécies de bactérias, plantas e animais podem sobreviver, na água de lastro e nos sedimentos transportados pelos navios, mesmo após longas viagens” (ANVISA).

Posteriormente, a descarga dessa água de lastro e desses sedimentos nas águas dos portos traz como consequência a possibilidade de “permitir o estabelecimento de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos, que podem representar uma ameaça à vida humana, ao meio ambiente e ao equilíbrio dos ecossistemas.” (ANVISA)

No ano de 2003, a ANVISA deu continuidade aos trabalhos de pesquisa em água de lastro através de alguns projetos, conforme anexo A.

4 POLICIA FEDERAL E RECEITA FEDERAL

4.1 Exigências da Polícia Federal

Além de representar o interesse dos brasileiros no tocante ao acesso ilegal de armas, drogas e outros bens que possam ser contrabandeados ou entrar por descaminho em território brasileiro, a polícia federal através da lista de tripulantes verifica os antecedentes e as diversas circunstâncias que podem suceder com o acesso de estrangeiros juntamente com sua embarcação de acordo com o decreto N° 86.715, DE 10 DE DEZEMBRO DE 1981, que define a situação jurídica do estrangeiro no Brasil, criou o Conselho Nacional de Imigração e dá outras providências das circunstâncias de trabalho de um estrangeiro no Brasil.

Em seu art. 235. Ao Núcleo Especial de Polícia Marítima compete:

I - propor à Direção-Geral do DPF diretrizes de política de operações policiais referentes a ações táticas de apoio marítimo e fluvial;

II - executar ações táticas relacionadas aos crimes praticados a bordo de embarcações atracadas no porto, em curso pelas hidrovias adjacentes e no mar territorial brasileiro, incluindo o tráfico de entorpecentes, de armas de fogo, de pessoas, de armas químicas, nucleares, biológicas e congêneres, o terrorismo, por via aquática, e a outros ilícitos correlatos de atribuição do DPF, praticados em vias marítimas, fluviais e lacustres, que tenham repercussão interestadual ou internacional e que exijam repressão uniforme;

III - realizar, em articulação com a área de imigração das unidades descentralizadas, a fiscalização de passageiros e tripulantes, quando da realização da visita oficial a bordo das embarcações de transporte marítimo internacional, sem prejuízo de outras providências de controle interno em relação ao cumprimento da legislação de imigração ou relacionada a estrangeiros, nos navios afretados ou não, que estejam operando em cabotagem, em apoio marítimo ou em apoio portuário, observadas as normas e diretrizes emanadas pela CGPI/DIREX;

IV - auxiliar as unidades centrais e descentralizadas, bem como outros órgãos governamentais, em operações policiais, na execução de ações táticas que demandem o emprego de embarcações e pessoal qualificado, informando o Chefe da DELEX ou o Delegado Regional Executivo sobre seus resultados, tendo em vista a orientação e a coordenação para a repressão uniforme aos ilícitos de sua atribuição;

V - manter estrutura de comunicação com rádio de frequências marítimas e policiais, telefone, fax e e-mail, em operação ininterrupta, para receber denúncias, chamadas de emergência e comunicação de notícias-crime de

atribuição do DPF, nas hidrovias limítrofes com outros países, nos portos e mar territorial;

VI - fiscalizar a área portuária, mediante o patrulhamento sistêmico marítimo e terrestre;

VII - manter equipe de pronto emprego para atendimentos emergenciais;

VIII - promover cursos e treinamentos especializados, voltados ao aprimoramento das equipes de policiais, visando às ações de abordagem, retomada de embarcações e plataformas sob apoderamento ilícito e outras de natureza tática especial;

IX - promover o intercâmbio de informações junto a outros órgãos e entidades congêneres, tendo em vista a padronização e racionalização de procedimentos, a modernização e incorporação de novas tecnologias;

X - dispor dos dados estatísticos referentes às atividades, ao resultado das operações policiais e à incidência criminal de sua atribuição, consolidando-os e submetendo-os ao Chefe da DELEX ou ao Delegado Regional Executivo.

Sobre o Núcleo de Polícia de Imigração, no art. 236 são enumeradas as seguintes competências:

I - fiscalizar os meios de transporte de curso internacional e da documentação de viagem de pessoas que entrem ou saiam do País;

II - efetivar visitas às embarcações de curso internacional, fiscalizando e controlando os respectivos tripulantes;

III - expedir passaportes, conceder laissez-passer e visto de saída;

IV - registrar, inscrever e atualizar o cadastro de estrangeiros;

V - controlar a nacionalidade e naturalização, os endereços e os óbitos de estrangeiros;

VI - localizar estrangeiros para fins de extradição;

VII - adotar medidas preliminares relativas à deportação e expulsão;

VIII - apurar atos ilícitos praticados por estrangeiros com o objetivo de permanecer ou sair irregularmente do País;

IX - registrar e inscrever os estrangeiros permanentes, temporários e asilados políticos que residam na circunscrição da Delegacia;

X - formalizar os pedidos de expedição de carteira de identidade aos estrangeiros registrados e encaminhar à unidade central expedidora;

XI - controlar estadas, nacionalidades e naturalizações, endereços e óbitos de estrangeiros;

XII - prorrogar os prazos de estada;

XIII - autuar infratores;

XIV - recolher e cancelar passaportes brasileiros para estrangeiros e laissez-passer vencidos ou em atendimento à solicitação de autoridade;

XV - encaminhar à unidade central passaportes brasileiros, brasileiros para estrangeiros e laissez-passer cancelados e inutilizados;

XVI - expedir certificados de cadastro e vistoria de empresas que operam no transporte aéreo, marítimo e terrestre;

XVII - dispor dos dados estatísticos referentes às atividades, ao resultado das operações policiais e à incidência infracional de sua atribuição, consolidando-os e submetendo-os ao Chefe da DELEX.

4.2 Exigências da Receita Federal

O controle das operações de comércio exterior é responsabilidade da União, desempenhado pela Secretaria da Receita Federal em todo o território aduaneiro nacional. As exigências legais que definem as regras para o funcionamento dos Recintos Alfandegados são numerosas e as penalidades pelo não cumprimento das legislações são rígidas e onerosas. Os sistemas informatizados de abrangência nacional, desenvolvidos pelo Ministério da Fazenda, ainda não oferecem controle sobre todas as operações realizadas dentro dos Recintos Alfandegados. No Porto de Santos, principal porta de entrada e saída para os produtos comercializados internacionalmente, a Alfândega local é modelo nacional pelos controles aduaneiros e sistemas desenvolvidos em parceria com a iniciativa privada. Os depositários dos Recintos Alfandegados da Zona Portuária Santista investem em equipes e sistemas informatizados internos para atender aos controles impostos pela autoridade aduaneira, contribuindo com a Receita Federal no combate efetivo das atividades ilícitas no comércio exterior do Brasil.

Devido à dinâmica do comércio exterior, o governo criou mecanismos que permitem a entrada ou a saída de mercadorias do território aduaneiro com suspensão ou isenção de tributos. Esses mecanismos são denominados regimes aduaneiros e para que essas mercadorias possam entrar regularmente no território nacional, ela tem que ser admitida em um desses regimes, onde cada um deles tem suas próprias normas. Nos regimes aduaneiros gerais o contribuinte simplesmente paga os tributos logo na entrada da mercadoria no país, no caso de importação. Nos regimes especiais aduaneiros os eventuais tributos ficam com sua exigibilidade suspensa durante a permanência, sempre temporária, da mercadoria. Nesse caso são os importadores e os exportadores que decidem em qual regime aduaneiro será admitida a

mercadoria, na importação e na exportação e eles o fazem mediante requerimento às autoridades governamentais que, verificando o preenchimento dos requisitos legais, aplicam o regime pretendido à mercadoria.

A Classificação Fiscal de Mercadorias é utilizada na unificação dos diversos sistemas de nomenclaturas de mercadorias utilizadas no comércio internacional. O sistema de classificação vincula determinada mercadoria a uma única codificação, estabelecendo regras para assegurar que uma mercadoria qualquer utilize sempre o mesmo código numérico.

O Sistema Harmonizado tem como objetivo elaborar tarifas aduaneiras, tabelas de fretes e também com estatísticas e informações sobre o assunto. Tal sistema é flexível quando permite utilização de níveis de subdivisões mais detalhados nas nomenclaturas, desde que o acréscimo somente ocorra após os seis dígitos do sistema harmonizado.

O SH compreende 5.019 grupos ou categorias distintas de mercadorias identificadas por um código de 6 dígitos. Os dois primeiros dígitos indicam o Capítulo. A Posição dentro do Capítulo é identificada pelos quatro primeiros dígitos. O quinto dígito, denominado Subposição Simples (de 1º nível ou de 1 travessão), representa o desdobramento da Posição. O sexto dígito, Subposição Composta (de 2º nível ou de 2 travessões), corresponde ao desdobramento da Subposição Simples. Se o quinto e sexto dígitos forem iguais a zero, significa que não há desdobramento da Posição. Se somente o sexto dígito for igual a zero, significa que não há desdobramento da Subposição Simples em 2º nível.

Nomenclatura Comum do MERCOSUL - NCM é uma lista de produtos ordenados segundo uma convenção internacional (Sistema Harmonizado), levando em consideração matéria constitutiva, emprego, aplicação etc. Cada produto é descrito a partir de suas características genéricas, até os detalhes mais específicos que o individualizam.

A NCM – Nomenclatura Comum do Mercosul é uma lista de produtos que surgiu a partir do SH – Sistema Harmonizado, que é uma nomenclatura de um sistema mundial de designação de mercadorias. A diferença que um atende ao Mercosul e outro atende ao mercado mundial.

A Nomenclatura Brasileira de Mercadorias (NBM/SH) possui 8 dígitos na Tabela de Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI). Ela é utilizada na Declaração de Importação principalmente para individualizar os "ex" de IPI, ou seja, as reduções de IPI que diferem da TIPI. O termo "ex", de "ex tarifário", é uma expressão designada para identificar reduções tarifárias, seja de IPI, seja de Imposto de Importação (II).

Para incentivar a competitividade nas exportações, o governo brasileiro busca em suas ações tributárias, desonerar a produção de tributos indiretos, principalmente aqueles que incidem nos insumos utilizados no fabrico de produtos para exportações. A Constituição Federal prevê imunidade de IPI sobre produtos industrializados destinados a exportação e igualmente para o ICMS, com exceção dos produtos semi-elaborados definidos em lei complementar e também para os produtos primários.

Há incidência rara do imposto de exportação quando se tratar de armas e munições.

Há suspensão do IPI e do ICMS nas saídas de mercadorias dos estabelecimentos quando da exportação, para empresas intermediárias, como empresas comerciais.

Os incentivos fiscais para exportação, são:

- a) IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados;
- b) ICMS - Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços;
- c) COFINS - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social;
- d) PIS – Programa de Integração Social.

A Lei Complementar nº 87 que entrou em vigor em 13 de setembro de 1986 (Lei Kandir), Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação. A Lei Kandir isenta do tributo ICMS os produtos e serviços destinados à exportação e desonera o ICMS dos produtos primários ou industrializados semi-elaborados e serviços com a finalidade de exportação. Em contrapartida, diminuiu a arrecadação de impostos estaduais, perdidas estas compensadas pelo governo federal.

5 AUTORIDADE MARÍTIMA

Sobre o regime jurídico do mar, MORE afirma que,

Na medida que o limite das águas se estende para longe da linha de base, os direitos dos Estados costeiros sobre as águas vão se tornando mais “flexíveis” em relação à soberania para exploração e gestão sobre recursos vivos, não vivos, fiscalização e investigação científica marinha nas águas sob jurisdição nacional, ou águas jurisdicionais brasileiras (AJB). (MORE, 2013, p. 90-92).

A definição de AJB utilizada pela Marinha do Brasil para as Normas da Autoridade Marítima, as chamadas “NORMAM” é corrente no meio marítimo brasileiro e é utilizada pela Marinha em outras normas e regulamentos. A legislação federal que se refere a AJB usa o termo “águas sob jurisdição nacional”, a exemplo da Lei nº 9.537/1.997 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, LESTA), da Lei nº 9.966/2.000 (Lei do Óleo) e respectivo Decreto nº 4.136/2.002. Na verdade, a pesquisa sobre a referida distinção de denominações entre as leis e a CNUDM em relação à NORMAM-4/DPC, incidentalmente, revelou abrigar uma importante distinção de conteúdo entre as primeiras e esta última.

Segundo a NORMAM-4/DPC que cuida da “operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras”, temos a definição de AJB que

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 duzentas milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das duzentas milhas marítimas, onde ela ocorrer. (NORMAM-4/DPC)

Note-se que as NORMAM tem como fundamento os artigos 3º e 4º da Lei 9.537/1.997 (LESTA), que não incluem entre as competências da Autoridade Marítima qualquer controle sobre as águas sobrejacentes à plataforma continental além das 200 milhas marítimas, conforme a parte final daquela definição. A única referência na LESTA no que concerne à plataforma continental é feita de forma indireta para limitar a competência normativa da Autoridade Marítima à “dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional, no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação” (artigo 4ª, I, “h”, grifamos).

Num contexto legislativo mais amplo, o conceito de AJB se aproxima do conceito de “águas sob jurisdição nacional” do artigo 3º do Decreto nº 4.136/2.002, que regulamenta a Lei nº 9.966/2.000 (Lei do Óleo):

Art. 3º Para os efeitos deste Decreto, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

II - águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores, a saber:

a) as águas abrangidas por uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de base reta e da linha de baixa-mar, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil (mar territorial);

b) as águas abrangidas por uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir o mar territorial, que constituem a zona econômica exclusiva-ZEE; e

c) as águas sobrejacentes à plataforma continental quando esta ultrapassar os limites da ZEE.

Eis o ponto para reflexão sobre a definição de AJB: se além das 200 milhas marítimas da zona econômica exclusiva as águas são Alto Mar, como exercer jurisdição sobre elas?

As águas sob jurisdição nacional compõem a massa d'água limitada pela zona econômica exclusiva. Há nesses limites direitos de soberania e jurisdição, conforme a LESTA, a Lei 8.617/1.993 e CNUDM. O regime jurídico da plataforma continental (solo e subsolo) não se confunde com o regime de águas (mar territorial, zona contígua e zona econômica exclusiva).

Embora a Autoridade Marítima exerça competências sobre a plataforma continental, conforme o Decreto 96.000/1.988, a definição de AJB deve preservar a distinção de regimes jurídicos de solo e subsolo em relação ao regime de águas por duas razões, a primeira de ordem jurídica; a segunda, político-estratégica:

a) No caso da plataforma continental estendida além as 200 milhas marítimas, os direitos de soberania sobre o solo e subsolo são reconhecidos pela CNUDM (artigo 78), Lei 8.617/1.993 e Decreto nº 96.000/1.988. O mesmo ocorre em relação às obrigações de preservação do alto-mar e princípio de liberdade de navegação, já que a massa d'água, ou as águas sobrejacentes na terminologia legal, sobre a plataforma continental além das 200 milhas marítimas, é Alto Mar. Assim, se um navio, qualquer seja sua bandeira, desejar explorar a plataforma continental estendida deverá pedir autorização ao Estado costeiro (Brasil). Isso decorre não da definição do regime de águas sob jurisdição nacional ou AJB, mas do regime da plataforma continental. E não apenas sob o ponto de vista das leis brasileiras, mas da CNUDM.

- b) Os investimentos em pesquisa, inclusive aqueles objeto da Resolução CIRM nº 3/2.010, e mesmo em lavra em escala comercial de recursos vivos e não-vivos da plataforma continental demandarão certeza, segurança e previsibilidade por parte do ordenamento jurídico nacional. O Decreto nº 96.000/1.988 é bem preciso quanto à distinção entre direitos de jurisdição relativos a plataforma continental às águas sob jurisdição nacional.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo maior desse trabalho é servir de base aos OSM e ao Comandante, Coordenadores e Gerentes de Navegação, Superintendentes técnicos e as diretrizes de instalação chegada e início de operação em Águas Jurisdicionais Brasileiras bem como desmistificar em parte os serviços executados pelas agencias marítimas e ainda orientar no sentido de história, fundamentado em seu desenrolar e relações econômicas e temporais.

A orientação e sugestão desse, foi inspirado na grande ausência de literatura compilada a esse respeito bem como experiência pessoal acumulada networking adquirido e pesquisa de campo e cenário brasileiro específico assim sendo ousou entrar por esse campo outrora obscuro e sinuoso contando com a orientação da figura conciliadora e perspicaz da professora Raquel Apolaro com sua paciência, e dedicação me ajudaram e motivaram a ter esse último fôlego e escrever sobre a “velha novidade” e abranger o negócio pouco comum para um não só Oficial de Máquinas, mas para um não só estudioso autodidata nas áreas de Legislação Marítima, Comercio Exterior bem como com cursos extensivos no Gerenciamento de Pessoas e experiência profissional Na construção Naval e Gerencia Operacional de embarcações.

Ainda vejo este como uma oportunidade aos armadores dado o cenário atual e o lento e gradual retorno do preço do petróleo a patarames onde a operação de embarcações estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras, dado o momento econômico do Brasil após também o momento internacional, e a lenta e sólida retomada a normalização dos preços no mercado petrolífero internacionalmente, se torne muito mais atraente economicamente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANVISA . **Água de lastro**. Projetos GGPAF, 2002.

CERTIFICADO de controle sanitário de bordo. Disponível em:

<<http://www.portosempapel.gov.br/sep/glossario-portuario/certificado-de-controle-sanitario-de-bordo-ccsb/?searchterm=CCSB>>. Acesso em: mai. 2016.

MARINHA DO BRASIL. DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **Normas Da Autoridade Marítima para operação de embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras**. NORMAM-4/DPC, 2003.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Agência Nacional de Vigilância Sanitária. RESOLUÇÃO N° 72, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2009.

MORE, Rodrigo F. **Regime jurídico do mar**: a regulação das águas e da plataforma continental do Brasil. Rev. Esc. Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.19, n.1, p. 79-109, jan/jun 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO MARÍTIMO. **Relatório da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM)**. Rio de Janeiro, 2003.

ANEXO A- PROJETO BRASIL – ÁGUA DE LASTRO ANVISA

Brasil – Água de Lastro Anvisa

Projetos GGPAF 2002



Brasília fevereiro de 2003.

Diretor-Presidente
Gonzalo Vecina Neto

Diretores

Cláudio Maierovitch P.

Henriques Luis Carlos

Wanderley Lima

Luiz Milton Veloso Costa

Ricardo Oliva

Equipe Técnica:

Gerência-Geral de Portos , Aeroportos e

Fronteiras Daniel Lins Menucci

Gerência de Vigilância Sanitária de Portos

Cátia Pedroso Ferreira (Gerente) Marestela

Hupes Schneider

Coordenações de Vigilância Sanitária de Portos, Aeroportos e Fronteiras no Brasil

Universidades:

Universidade de São Paulo – USP

Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira – IEAPM

Universidade Estadual de Santa Cruz

Copyright@ ANVISA, 2003

Estudos realizados em diversos países demonstraram que muitas espécies de bactérias, plantas e animais podem sobreviver, na água de lastro e nos sedimentos transportados pelos navios, mesmo após longas viagens. A posterior descarga dessa água de lastro e desses sedimentos nas águas dos portos pode permitir o estabelecimento de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos, que podem representar uma ameaça à vida humana, ao meio ambiente e ao equilíbrio dos ecossistemas.

O Comitê de Proteção ao Meio Ambiente Marinho (MEPC) da Organização Marítima Internacional (IMO), vem trabalhando, desde 1993, no sentido de elaborar dispositivos legais referentes ao gerenciamento da água utilizada como lastro, juntamente com as diretrizes para sua implementação efetiva. A Assembléia da IMO em 1997 adotou por meio da Resolução A.868(20), as Diretrizes para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro dos Navios, para Minimizar a Transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos visando diminuir o risco de introdução de organismos indesejáveis pela água de lastro e, ao mesmo tempo, proteger a segurança dos navios.

Tendo em vista os compromissos assumidos pela delegação brasileira durante a participação da 46ª Reunião do MEPC, e com base no potencial impacto da introdução de microrganismos patogênicos para a espécie humana através da água de lastro, a Agência Nacional de Vigilância Sanitária/Ministério da Saúde - ANVISA, se propôs a elaborar estratégias e programar um Estudo Exploratório sobre a qualidade sanitária da água de lastro desaguada na costa brasileira, que desse maior sustentação à posição brasileira na 47ª Reunião do MEPC e, por conseqüência, à Convenção IMO (minuta no anexo 3 do Doc/IMO 48/2) a ser realizada em 2003.

A ANVISA, no ano de 2002, concluiu este Estudo Exploratório para Identificação e Caracterização de Agentes Patogênicos em Água de Lastro, sendo atingido um total de 99 coletas em 9 portos brasileiros. Os resultados confirmaram o risco inicialmente suspeito de que a água de lastro é um veiculador de organismos patogênicos que podem causar agravos à saúde pública. Os resultados parciais deste estudo foram apresentados em março de 2002, por ocasião da 47ª Reunião do MEPC.

Durante a realização da 47ª MEPC, a delegação brasileira conseguiu incluir, no grupo científico de discussões da IMO e do GT Oficial de Correspondência, a questão dos organismos patogênicos que são transportados pela água de lastro, objetivando uma ampla discussão deste assunto entre os países-membro e o seu apoio na inclusão deste tema na próxima Convenção, para que nela sejam definidas futuras diretrizes que incluam também o controle da transferência de organismos patogênicos e não apenas de exóticos. Esta conquista ocorreu devido aos trabalhos de pesquisa apresentados pelo Brasil e o compromisso de dar seguimento a estes estudos.



Coletas de lastro, em elipses, realizadas no Estudo Exploratório

No estudo realizado, pela ANVISA, foram detectados todos os indicadores microbiológicos pesquisados, tendo os resultados comprovado a presença de bactérias marinhas cultiváveis em 71% das amostras de água de lastro analisadas, variando de até 5,4 milhões de bactérias por litro de amostra. Também foi evidenciado transporte de vibrios (31%), coliformes fecais (13%), *Escherichia coli* (5%), enterococos fecais (22%), *Clostridium perfringens* (15%), colifagos (29%), *Vibrio cholerae* O1 (7%) e de *V. cholerae* não-O1 (23%) em amostras de água de lastro e (21%) em amostras de plâncton. 12 cepas em 7 amostras foram identificadas como *V. C. O1-EL TOR*, sendo 2 toxigênicas.

Foi, também, verificado que 62% das embarcações cujos comandantes declararam ter efetuado a substituição da água de lastro em área oceânica, conforme orientação da IMO, provavelmente não o fizeram ou fizeram de forma parcial, por possuírem água de lastro com salinidade inferior a 35.

No ano de 2003, a ANVISA deu continuidade aos trabalhos de pesquisa em água de lastro através dos seguintes projetos:

- 1) **Caracterização molecular de cepas de *Vibrio cholerae* O1 e não O1 isoladas de águas de lastro em portos brasileiros, com os objetivos de: (i) caracterizar, a nível de fatores associados a virulência, cepas de *Vibrio cholerae* O1 e não-O1 isoladas de águas de lastro que atracaram nos portos de Belém (PA); Fortaleza (CE); Santos (SP); Rio de Janeiro (RJ); e Recife (PE); (ii) determinar a diversidade genética e a relação clonal dos isolados de *Vibrio cholerae* O1 e não-O1 provenientes de águas de lastro de navios atracados de**

Belém (PA); Fortaleza (CE); Santos (SP); Rio de Janeiro (RJ); e Recife (PE), empregando o método de ribotipagem; (iii) analisar os ribotipos obtidos e verificar a sua associação com isolados clínicos e ambientais brasileiros e de outros continentes; e (iv) determinar os níveis de similaridade entre as cepas de *V. cholerae* O1 isolados de água de lastro.

Em 1991 a cólera surgiu na América Latina e até a presente data causou mais de

1.2 milhões de casos e 12 mil mortes. O Brasil alcançou o maior número de casos de cólera em todo o continente, nos anos de 1993 e 1994 e mais recentemente em 1999, no Litoral de Paraná (Paranaguá) onde 467 casos foram confirmados. Existem evidências científicas que mostram que os primeiros casos de cólera aconteceram na região costeira dos portos, o que sugere que os surtos ou epidemias poderiam ter sido provocados pela água de lastro de navios provenientes de áreas endêmicas.

Atualmente, existem no mundo pelo menos quatro clones distintos de *V. cholerae* O1 toxigênico: o da sétima pandemia (hemisfério oriental), o da Costa do Golfo dos Estados Unidos, o australiano e o latinoamericano.

O presente estudo pretende caracterizar, a nível molecular, a origem das cepas isoladas de água de lastro coletadas em cinco portos brasileiros, utilizando o método da ribotipagem.

A ribotipagem tem sido usada para caracterizar os clones de *V. cholerae* e outras espécies de microrganismos com bastante sucesso. A ribotipagem baseia-se na análise do genoma da bactéria utilizando uma sonda genética altamente conservada e específica para espécies bacterianas.

2) Avaliação da eficiência da troca da água de lastro por meio de indicadores microbiológicos, com os objetivos de: (i) comparar a eficiência da troca de água de lastro em alto-mar, realizada pelos três métodos aprovados pela IMO: diluição, seqüencial e transbordamento; (ii) avaliar as variáveis físicas, químicas e microbiológicas mais adequadas para verificar a realização da troca, comparando as suas concentrações no porto, no oceano e nos tanques de lastro antes e após a troca; (iii) analisar o sedimento dos tanques de lastro para explicar possíveis influências na água de lastro antes e após a troca.

O método de diluição foi desenvolvido e recomendado pelo Brasil (Petrobras). Os métodos de transbordamento e seqüencial constam na Resolução A. 868 (20) da IMO.

O projeto de avaliação da eficiência da troca oceânica já foi realizado a bordo de um navio petroleiro, NT Itaituba, da Petrobrás, que partiu do Porto de Itaquí, em São Luís, fez a troca em alto-mar, numa região com mais de 2.000 metros de profundidade, conforme recomendado pela IMO, e seguiu para o Porto de Macapá, no Rio Amazonas, sem interferir nos procedimentos normais do navio.





Método de Transbordamento Método da Diluição

a) Neste trabalho foram coletadas e analisadas 13 amostras: 4 do sedimento existente nos tanques de água de lastro antes de ser efetuado o lastreamento; 1 da água do Porto de Itaqui/São Luís/MA; 4 da água de lastro, captada no porto, e armazenada nestes 4 tanques; 1 da água de oceano e 3 da água de lastro após a realização da troca utilizando os três métodos de troca: diluição, vazio/cheio e trasbordamento.

Considerando os parâmetros físico-químicos e microbiológicos analisados foi verificado, preliminarmente, que:

b) Apesar das baixas concentrações de microorganismos no Porto de Itaqui, a troca da água de lastro em alto-mar se mostrou muito eficiente com os três métodos de troca utilizados, apresentando valores próximos a 100% de redução dos organismos provenientes das atividades antrópicas.

c) A amostra de água do Porto de Itaqui continha coliformes fecais (CF), *E. coli* (EC) e enterococos fecais (EF) comprovando que o porto recebe microorganismos da biota fecal humana ou animal.

d) Os teores de fosfato, nitrito, nitrato e amônia apresentaram uma redução acentuada do Porto para o oceano, evidenciando-se uma ferramenta poderosa para a verificação da realização da troca em alto-mar.



Coliformes fecais presentes na água de lastro



Laboratório instalado a bordo

e) Houve redução na concentração de zooplâncton após a troca oceânica em todos os tanques de lastro. A composição taxonômica nos tanques foi completamente distinta antes e após a troca oceânica, ou seja, antes da troca, o zooplâncton foi caracterizado por espécies estuarinas e após a troca por espécies oceânicas. Talvez os tintinídeos possam servir como indicadores de águas oceânicas e as larvas seriam indicadoras de águas

costeiras.

A concentração de organismos do fitoplâncton e o número de partículas também serão utilizados para avaliar a eficiência da troca, entretanto esses dados ainda não estão disponíveis.

Os dados sobre granulometria e matéria orgânica do sedimento também serão utilizados para avaliar a influência do sedimento na troca.

3) Diagnóstico microbiológico de áreas de risco em seis portos brasileiros selecionados (Belém, Fortaleza, Recife, Sepetiba, Santos e Rio Grande), objetivando: (i) avaliar a qualidade microbiológica dos ambientes marinhos dos portos analisando amostras de água do mar e bivalves (produtos marinhos); (ii) verificar a diversidade de zooplâncton no ambiente marinho dos portos; (iii) pesquisar a presença de *V. cholerae* O1, *Escherichia coli* e *Salmonella spp.* no ambiente marinho dos portos; e (iv) identificar as áreas de risco microbiológico nos portos, baseado nos resultados obtidos nos objetivos anteriormente citados.

As atividades humanas, direta e/ou indiretamente estão causando primariamente, mudanças na biodiversidade dos ambientes marinhos. Por outro lado, microrganismos patogênicos presentes no esgoto doméstico, hospitalar ou industrial, quando lançados no ambiente marinho sem um tratamento adequado, podem atingir áreas de banhistas ou de cultivo de produtos marinhos que colocam em risco a população humana e animal residente na região portuária e/ou costeira.

O presente projeto nos permitirá conhecer e determinar os pontos críticos de contaminação dos ambientes marinhos, conhecer a microbiota própria dos portos e finalmente avaliar o impacto que pode causar o deslastramento das águas de lastro de navios.

Este projeto foi desenvolvido desde 09 de setembro e a etapa de coletas foi concluída no dia 04 de outubro de 2002.

4) Treinamento-piloto de técnicos de sete postos portuários, na Análise Rápida do Plâncton presente na água de lastro, para capacitá-los na identificação da origem ambiental desta água, com objetivo final de determinar a viabilidade técnica da implementação da Análise Rápida do Plâncton como uma ferramenta de rotina da vigilância sanitária da água de lastro nos demais portos brasileiros.

A primeira etapa do curso de treinamento em Análise Rápida do Plâncton ocorreu na Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC, Ilhéus, BA) entre os dias 27 e 29 de agosto de 2002. Durante uma breve exposição teórica, os técnicos da ANVISA receberam informações básicas sobre características oceanográficas de interesse para o entendimento dos problemas ambientais relacionados com a água de lastro. Foram enfatizadas, neste contexto, as variações costa-oceano em parâmetros como profundidade, temperatura da água, salinidade, nutrientes dissolvidos, concentração e composição do plâncton, etc.



Treinamento de Análise Rápida do Zooplâncton

O restante do curso foi dedicado a aulas práticas para a identificação dos principais grupos taxonômicos do zooplâncton marinho, em amostras obtidas no ambiente costeiro e em tanques de lastro de navios analisados durante o Estudo Exploratório da ANVISA. No último dia do treinamento na UESC, os técnicos efetuaram observações de amostras selecionadas, listando os grupos zooplanctônicos encontrados em uma ficha apropriada. As informações foram discutidas e comparadas com aquelas obtidas pelo instrutor do curso nas mesmas amostras. Neste exercício, verificou-se que os resultados da primeira etapa do treinamento foram muito positivos e promissores, visto que a porcentagem de acerto dos técnicos da ANVISA, nas identificações realizadas, foi sempre próxima de 100%. No decorrer do mês de setembro, os técnicos da ANVISA realizaram amostragens de salinidade e zooplâncton em tanques de lastro de embarcações e no ambiente, junto ao cais dos portos. As amostras de zooplâncton foram analisadas pelos próprios técnicos, com o apoio logístico de universidades situadas próximas aos postos portuários da ANVISA, visando a elaboração de uma listagem dos grupos taxonômicos estudados durante a primeira etapa do treinamento. As mesmas amostras foram posteriormente analisadas pelo instrutor do curso, com o objetivo de determinar o grau de acerto das análises executadas pelos técnicos da ANVISA. A partir deste estudo comparativo, será possível avaliar a viabilidade da implementação da Análise Rápida do Plâncton como uma das ferramentas para a identificação da origem ambiental da água de lastro nos portos brasileiros.

Na reunião do MEPC-48, realizada de 07 a 11 outubro, a ANVISA encaminhou proposta de documento contendo as conclusões e os resultados finais das análises realizadas. O representante da ANVISA levou, também, para discussão em salas de reunião, as conclusões dos novos projetos realizados em 2002 e a avaliação preliminar do treinamento dos servidores, na identificação rápida do zooplâncton presente na água de lastro.

3.2 Licenciamento Ambiental

A Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA) e do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA) possuem os objetivos de preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental visando assegurar, no país, condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e a proteção à dignidade humana. Esses objetivos foram instituídos pela Lei nº 6.938/81, sofrendo modificações posteriores pelas Leis 7.804/89, 8.028/90, 11.284/06, entre diversas outras. Para isso, o SISNAMA é constituído por órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios e pelas Fundações instituídas pelo Poder Público, e tem a seguinte estrutura:

- Órgão Superior: O Conselho de Governo;
- Órgão Consultivo e Deliberativo: O Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA;
- Órgão Central: A Secretaria do Meio Ambiente da Presidência da República;
- Órgão Executor: O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - Instituto Chico Mendes;

- Órgãos Seccionais: os órgãos ou entidades estaduais responsáveis pela execução de programas, projetos e pelo controle e fiscalização de atividades capazes de provocar a degradação ambiental;
- Órgãos Locais: os órgãos ou entidades municipais, responsáveis pelo controle e fiscalização dessas atividades, nas suas respectivas jurisdições.

Para a finalidade deste trabalho, destaca-se o seu décimo artigo, que determinou a necessidade de prévio licenciamento ambiental, para a construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos naturais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras, bem como capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental.

Em 1986, o CONAMA, usando das atribuições a ele conferidas, publicou a Resolução nº 01 pela qual estabeleceu a exigência de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para o licenciamento de diversas atividades modificadoras do meio ambiente, bem como as diretrizes e atividades técnicas para a sua execução.

Em dezembro de 1997, essa resolução foi modificada e complementada pela **Resolução CONAMA nº 237** que redefiniu as responsabilidades dos licenciamentos e estipulou prazos para análises, pelos órgãos ambientais, dos Estudos Ambientais relativos a licenciamentos.

Em agosto de 2009, o Ministério do Meio Ambiente e o IBAMA, através da **Portaria Conjunta nº 259** passou a exigir que o empreendedor inclua no EIA e no RIMA um capítulo específico sobre as alternativas de tecnologias mais limpas sobre poluição térmica, sonora e emissões nocivas ao sistema respiratório, visando à redução dos impactos na saúde do trabalhador e do meio ambiente. No entanto, a **Portaria Conjunta MMA/IBAMA Nº 48**, de 04/03/2013, revogou a portaria supracitada considerando que o procedimento de licenciamento ambiental já contempla a avaliação de impactos e redução de danos socioambientais.

Vale mencionar, também, a **Lei complementar 140/2011**, que fixa normas, nos termos dos incisos III, VI e VII do caput e do parágrafo único do art. 23 da Constituição Federal, para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora; e altera a **Lei nº 6.938**, de 31 de agosto de 1981.

- ***Licenciamento Ambiental do Setor Petrolífero***

O licenciamento ambiental de atividades de exploração marítima de petróleo somente passou a ser exigido a partir de 1986, visando atender os critérios definidos na **Resolução CONAMA nº 001/86**.

A Constituição Federal de 1988, no artigo 177, considerou como monopólio da União, a pesquisa e a lavra de jazida de petróleo e gás natural, como já ocorria em textos constitucionais anteriores.

Posteriormente, a Emenda Constitucional nº 9, de 09 de novembro de 1995, alterou o artigo 177, flexibilizando o monopólio do petróleo, estabelecendo que a União poderá contratar com as empresas públicas ou privadas, as atividades de pesquisa e lavra de petróleo e gás natural.

A partir da década de 90, o CONAMA passou a exigir o **Plano de Controle Ambiental (PCA)** e o **Relatório de Controle Ambiental (RCA)** para o licenciamento de atividades de extração mineral.

Em 1994, o IBAMA elaborou uma portaria específica dirigida ao licenciamento da atividade de exploração e produção de petróleo, sendo posteriormente incorporada, juntamente com o RCA e o PCA, pela **Resolução CONAMA nº 23/94**.

Em agosto de 1997, o Presidente da República sancionou a **Lei nº 9.478/97** que dispõe sobre a política energética nacional e institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo - ANP a quem atribuiu a função, dentre outras, de promover licitações para a concessão de exploração, desenvolvimento e produção do petróleo.

A ANP, autarquia federal de regime especial, vinculada ao Ministério de Minas e Energia, passou a ser o órgão incumbido de promover a regulação, a contratação e a fiscalização das atividades econômicas integrantes da indústria do petróleo. Em 2005, através da Lei 11.097, assumiu também a regulamentação sobre biocombustíveis e passou a ter a denominação de **Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis – ANP**. As atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural são majoritariamente exercidas através de contratos de concessão, precedidos de procedimento licitatório. Os concessionários deverão submeter os empreendimentos ao licenciamento ambiental para exercerem suas atividades, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras.

De acordo com a Resolução **CONAMA nº 237/97** o licenciamento ambiental é um procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso.

Na administração Pública Federal, o **Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA**, instituído pela **Lei nº 7.735/89**, vinculado ao Ministério do Meio Ambiente, é o órgão executor da política ambiental, e, portanto, responsável pela fiscalização e licenciamento ambiental. O licenciamento ambiental das atividades realizadas pela indústria do petróleo é efetuado pelo IBAMA, através da **Coordenação Geral de Petróleo e Gás - CGPEG**.

Solidificando a competência federal para o licenciamento da presente atividade, destaca-se a regra contida na **Resolução CONAMA nº 237/97**, que além de determinar diversos procedimentos, dispõe ainda sobre qual esfera governamental realizará o licenciamento da atividade, fixando no artigo 4º critérios que remetem o licenciamento ao **IBAMA**.

Posteriormente foi sancionada pelo **Ministério do Meio Ambiente**, a **Portaria nº 422**, de 26 de outubro de 2011, que dispõe sobre procedimentos para o licenciamento ambiental federal de atividades e empreendimentos de exploração e produção de petróleo e gás natural no ambiente marinho e em zona de transição terra-mar. Essa Portaria trouxe alterações face à legislação ambiental existente relativa aos processos de licenciamento ambiental de atividades de exploração e produção de petróleo, em especial a Resolução CONAMA nº 23/94 e à Resolução CONAMA nº 350/04, que dispõe sobre o licenciamento ambiental específico das atividades de aquisição de dados sísmicos marítimos e em zonas de transição.

As principais modificações observadas referem-se, sobretudo, a novas terminologias e a alterações no formato dos diferentes documentos que compõem os processos de

licenciamento de atividades de E&P. Não houve alterações, entretanto, nos conteúdos dos estudos ambientais para as diferentes atividades, excetuando a inclusão de relatórios em linguagem não técnica (p. ex. RIMA), em todos os processos de licenciamento.

Em seu artigo 9º, a referida portaria estabelece que o licenciamento ambiental das atividades de perfuração marítima será dividido em classes após análise de informações fornecidas pelo empreendedor e o enquadramento da atividade, por parte do IBAMA.

Desta forma, será considerado:

Classe 1 - Perfuração marítima em local com profundidade **inferior a 50 metros ou a menos de 50 quilômetros de distância da costa** ou em áreas de sensibilidade ambiental, sendo exigida a elaboração de **Estudo prévio de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA**.

Classe 2 - Perfuração marítima em local com profundidade **entre 50 e 1000 metros, a mais de 50 quilômetros de distância da costa**, sendo exigida a elaboração de **Estudo Ambiental de Perfuração/Relatório de Impacto Ambiental de Perfuração - EAP/RIAP.Ambiental - EAP/RIAP**.

Classe 3 - Perfuração marítima em local com profundidade **superior a 1000 metros, a mais de 50 quilômetros de distância da costa**, sendo exigida a elaboração de **Estudo Ambiental de Perfuração**.

Cabe salientar que a língua portuguesa é o idioma oficial da República Federativa do Brasil, (conforme art. 13 da Constituição). Sendo assim, todos os documentos referentes ao processo devem ser redigidos na língua portuguesa.

ANEXO B – RESOLUÇÃO Nº 72, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2009

Ministério da Saúde

Agência Nacional de Vigilância Sanitária

RESOLUÇÃO Nº 72, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2009

Dispõe sobre o Regulamento Técnico que visa à promoção da saúde nos portos de controle sanitário instalados em território nacional, e embarcações que por eles transitem.

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Vigilância Sanitária, no uso da atribuição que lhe confere o inciso IV do art. 11 do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 3.029, de 16 de abril de 1999, e tendo em vista o disposto no inciso II e nos §§ 1º e 3º do art. 54 do Regimento Interno aprovado nos termos do Anexo I da Portaria nº 354 da ANVISA, de 11 de agosto de 2006, republicada no DOU de 21 de agosto de 2006, em reunião realizada em 16 de dezembro de 2009,

Adota a seguinte Resolução da Diretoria Colegiada e eu, Diretor-Presidente Substituto, determino a sua publicação:

Art. 1º Fica aprovado 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 transitem, nos termos desta Resolução.

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

Seção I

Do Objetivo

Art. 2º Este Regulamento tem como objetivo estabelecer os requisitos mínimos para a promoção da saúde nos portos de controle sanitário instalados em território nacional, e embarcações que por eles transitem, nos termos desta Resolução.

Seção II

Da Abrangência

Art. 3º Este Regulamento se aplica aos portos de controle sanitário instalados em território nacional, embarcações e outros meios de transporte de interesse sanitário que por eles transitem.

Seção III

Das Definições

Art. 4º Para efeito deste Regulamento consideram-se:

I - água de lastro: água colocada em tanques de uma embarcação com o objetivo de alterar o seu calado, mudar suas condições de flutuação, manter a sua estabilidade e melhorar sua manobrabilidade;

II - água potável: água para consumo humano, cujos parâmetros microbiológicos, físicos, químicos e radioativos atendam aos padrões de potabilidade e que não ofereça riscos à saúde;

III - área afetada: área geográfica com ocorrência de evento de importância à saúde pública para a qual foram recomendadas medidas sanitárias específicas;

IV - arribada: embarcação que, ao empreender viagem, entra num porto ou local não previsto, isto é, que não seja o porto de escala ou de destino, considerando-se também arribada a embarcação que regresse ao porto de partida sem concluir a viagem iniciada;

V - armador: pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta;

VI - autoridade sanitária: autoridade competente no âmbito da área da saúde, que tem diretamente a seu cargo, e em sua área de atuação, a prerrogativa para aplicação das medidas sanitárias apropriadas de acordo com as leis e regulamentos vigentes no território nacional, tratados e outros atos internacionais dos quais o Brasil é signatário;

VII - Certificado de Controle Sanitário de Bordo (CCSB): documento emitido pela autoridade sanitária, de acordo com as recomendações do Regulamento Sanitário Internacional - RSI (2005), a uma embarcação, quando evidências de risco à saúde pública foram detectadas durante a inspeção a bordo e as medidas de controle necessárias concluídas satisfatoriamente;

VIII - Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo (CICSB): documento emitido pela autoridade sanitária, de acordo com as recomendações do Regulamento Sanitário Internacional - RSI (2005), a uma embarcação que esteja livre de evidências de risco à saúde pública, durante inspeção a bordo;

IX - condição higiênico-sanitária satisfatória: aquela em que, após a análise documental ou ao término de uma inspeção sanitária não se tenha verificado potenciais fatores de risco capazes de produzir agravos à saúde;

X - Declaração Marítima de Saúde (DMS): documento con-tendo informações sobre a identificação da embarcação, a viagem e a saúde dos viajantes, em conformidade com o Regulamento Sanitário Internacional - RSI (2005);

XI - desinfecção: processo físico ou químico que elimina a maioria dos microorganismos patogênicos da superfície e de objetos inanimados;

XII - desinsetização: medida ou conjunto de medidas sanitárias para controle ou eliminação de insetos em todas as suas formas evolutivas, por métodos mecânicos, biológicos ou químicos;

XIII - Horário Estimado de Chegada ("Estimated Time of Arrival" - ETA): horário estimado para a chegada de uma embarcação a um local pré-definido;

XIV - embarcação: construção sujeita à inscrição no órgão de autorização marítima e suscetível ou não de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando ou abrigando pessoas ou c a r g a s ;

XV - evento de saúde: manifestação de uma doença ou ocorrências que possam colocar em risco a saúde pública;

XVI - fator de risco: aquele estatisticamente relacionado à aparição de uma doença ou de um fenômeno sanitário, distinguindo se fatores endógenos, próprios do indivíduo; exógenos, ligados ao ambiente; predisponentes, que fazem vulnerabilidade ao sujeito; e principiantes, que iniciam o fenômeno patológico;

XVII - fauna sinantrópica nociva: espécies animais que interagem de forma negativa com a população humana, causando-lhe transtornos significativos de ordem econômica ou ambiental, ou que represente riscos à saúde pública;

- XVIII - fundeadouro de inspeção sanitária: ponto definido na carta náutica, ouvidas a autoridade marítima, portuária e sanitária;
- XIX - inspeção sanitária: investigação no local da existência ou não de fatores de risco, que poderão produzir agravo à saúde ou ao meio ambiente, incluindo a análise documental;
- XX - livre prática: permissão emitida pelo órgão de vigilância sanitária federal competente, para uma embarcação operar embarque e desembarque de viajantes, cargas ou suprimentos;
- XXI - navegação de apoio marítimo: aquela realizada para apoio logístico às embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na zona econômica exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;
- XXII - navegação de apoio portuário: aquela realizada exclusivamente dentro dos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias;
- XXIII - navegação interior: realizada nas hidrovias interiores, assim considerados, rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;
- XXIV - navegação em mar aberto: realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas, podendo ser de:
- a) longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros; e
 - b) cabotagem: a realizada entre portos ou terminais do território brasileiro utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;
- XXV - notificação de doenças ou agravos: comunicação da ocorrência de doenças ou agravos à saúde, feita à autoridade sanitária, para fins de adoção de medidas de saúde pertinentes;
- XXVI - padrões de potabilidade da água: parâmetros fixados por legislação sanitária específica, que determinam as quantidades limite de diversos elementos que podem ser tolerados nas águas de abastecimento, para preservar a saúde da população;
- XXVII - porto de controle sanitário: portos organizados, terminais aquaviários e terminais de uso privativo, estrategicamente definidos do ponto de vista epidemiológico e geográfico, localizados no território nacional, onde se justifique o desenvolvimento de ações de controle sanitário;
- XXVIII - porto organizado: aquele construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, movimentação e armazenagem de mercadorias e deslocamento de viajantes, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a responsabilidade de uma autoridade portuária;
- XXIX - prestação de serviços de interesse da saúde pública: aqueles serviços de interesse da saúde pública, praticados a bordo de embarcações e em portos de controle sanitário;
- XXX - procedência da embarcação: último terminal ou porto de escala de uma embarcação antes da sua chegada ao porto de destino;
- XXXI - representante legal pela embarcação: pessoa física ou jurídica investida de poderes legais para praticar atos em nome do proprietário, armador ou responsável direto, preposta de gerir ou administrar seus negócios no país, constituindo seu agente, preposto, mandatário ou consignatário;
- XXXII - reservatório de agentes infecciosos: seres humanos, animais, plantas, solo, matéria ou combinação destes, no qual vive um agente infeccioso de maneira que possa ser transmitido a um hospedeiro suscetível;
- XXXIII - responsável direto pela embarcação: pessoa física ou jurídica, em nome da qual a embarcação encontra-se inscrita ou registrada perante a autoridade marítima;
- XXXIV - risco à saúde pública: probabilidade de ocorrência de um evento que possa afetar de forma adversa a saúde da população, com ênfase na disseminação internacional, ou que possa representar um perigo grave e direto;
- XXXV - saneante domissanitário: substância ou preparação destinada à higienização ou desinfecção domiciliar, em ambientes coletivos ou públicos, em lugares de uso comum e no tratamento da água;

XXXVI - saúde do trabalhador: conjunto de atividades destinadas à promoção, proteção, recuperação e reabilitação da saúde dos indivíduos submetidos aos riscos advindos das condições e processos de trabalho;

XXXVII - terminal aquaviário: ponto de acostagem de embarcações, como terminais pesqueiros, marinas e outros, não enquadrados nos conceitos portuários da Lei 8.630/93, localizado no território nacional, sujeito ao controle sanitário, em função do contexto sanitário e epidemiológico;

XXXVIII - trânsito internacional: aquele no qual a embarcação realiza seu deslocamento para o território nacional, a partir de portos instalados no exterior ou vice-versa;

XXXIX - trânsito nacional: aquele no qual a embarcação realiza seu deslocamento exclusivamente dentro do território nacional, podendo ser:

a) trânsito interestadual: aquele no qual a embarcação realiza seu deslocamento entre Estados brasileiros;

b) trânsito intermunicipal: aquele no qual a embarcação realiza seu deslocamento entre municípios de um mesmo Estado; e

c) trânsito municipal: aquele no qual a embarcação realiza seu deslocamento dentro de um mesmo município.

XL - vetor: ser vivo que veicula um agente infeccioso a um hospedeiro; e

XLI - viajante: passageiro, tripulante, profissional não-tripulante, clandestino, em viagem, num meio de transporte.

CAPÍTULO II

DA DOCUMENTAÇÃO SANITÁRIA

Art. 5º Para cumprimento do disposto neste Regulamento consideram-se:

I - Certificado de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo, conforme o anexo I;

II - Certificado Nacional de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado Nacional de Isenção de Controle Sanitário de Bordo, conforme o anexo II;

III - Declaração Marítima de Saúde, conforme o anexo III;

IV - Solicitação de Certificado, conforme anexo IV;

V - Notificação de Inspeção Sanitária, conforme anexo V;

VI - Certificado de Livre Prática, conforme anexo VI;

VII - Comunicação de Chegada, conforme anexo VII;

VIII - Planilha de Controle e de Abastecimento de Água Potável, Planilha de Controle de Limpeza e Desinfecção do Sistema de Oferta de Água Potável e quadro referente aos níveis residuais mínimos de cloro residual livre para água potável nos pontos de oferta dispostos nos portos de controle sanitário, conforme anexo VIII;

IX - Termo de Inspeção Sanitária de Embarcação - TISEM, conforme anexo IX;

X - Formulário para Informações sobre a Água de Lastro, conforme anexo X;

XI - Plano de Limpeza e Desinfecção - P.L.D., conforme anexo XI;

XII - Termo de Referência para Programa Integrado de Controle de Fauna Sinantrópica Nociva, conforme anexo XII;

XIII - Lista de Verificação de requisitos sanitários, conforme anexo XIII;

XIV - Cadastro de Empresas Fornecedoras de alimentos, conforme anexo XIV;

XV - Declaração de Responsabilização Sanitária, conforme anexo XV.

CAPÍTULO III

DA ENTRADA, DO TRÂNSITO E DA PERMANÊNCIA DE EMBARCAÇÕES EM PORTOS DE CONTROLE SANITÁRIO

Art. 6º A entrada, o trânsito, a operação e a permanência de embarcações no território nacional devem atender às disposições pre-vistas neste Regulamento.

Parágrafo único. Para auxiliar no cumprimento ao caput desse artigo, o responsável pela embarcação pode realizar periodicamente a auto-inspeção sanitária conforme previsto no anexo XIII.

Art. 7º Qualquer embarcação, em trânsito internacional, cujo proprietário, armador, responsável direto ou representante legal pela embarcação se negue à aplicação das medidas prescritas pela autoridade sanitária do porto de controle sanitário, em conformidade com as disposições previstas neste Regulamento, poderá continuar a sua rota, porém sem fazer escalas em outro porto do território nacional.

Parágrafo único. Está autorizado o abastecimento de combustível, água potável, víveres, a essa embarcação, desde que a prestação de serviço pleiteada ocorra exclusivamente em portos de controle sanitário e sob acompanhamento da autoridade sanitária.

Art. 8º As embarcações de que trata este Regulamento devem dispor a bordo, para efeito de análise documental, de:

I - lista de medicamentos à base de substâncias entorpecentes ou psicotrópicas, disponíveis para consumo ou declaração negativa e registros de atendimento de saúde;

II - manifesto de carga, se aplicável;

III - último termo de inspeção sanitária expedido em porto de controle sanitário nacional, se aplicável;

IV - informações documentadas sobre controle de animais da fauna sinantrópica nociva onde devem estar definidos os métodos e frequências de monitoramento e controle de pragas, bem como os respectivos responsáveis por cada atividade a bordo;

V - informações documentadas referentes ao sistema de produção e abastecimento de água potável da embarcação, assim como o tipo de controle realizado para a garantia da sua qualidade, e para a limpeza e desinfecção dos seus reservatórios;

VI - manual de instrução do fabricante do sistema de tratamento ou informações documentadas referentes ao tipo de sistema de armazenamento, tratamento e descarga de efluentes sanitários da embarcação;

VII - informações documentadas referentes ao acondicionamento, armazenamento, coleta e destino final dos resíduos sólidos gerados na embarcação;

VIII - informações documentadas sobre boas práticas adotadas durante produção e distribuição de alimentos; e

IX - formulário com informações sobre a água de lastro.

§ 1º Para embarcações que realizem exclusivamente navegação interior e trânsito nacional, com capacidade de transporte de passageiros inferior a 100 (cem), não se aplicam os incisos I, IV, V, VI VII, VIII e IX.

§ 2º Os documentos constantes neste artigo podem ser solicitados pela autoridade sanitária para análise prévia ou durante a inspeção, e, se necessário, exigidas suas cópias assinadas pelo Comandante ou por alguém por ele designado.

Art. 9º As embarcações de que trata este Regulamento devem entregar à autoridade sanitária do porto de controle sanitário, quando da Solicitação de Certificado ou da Comunicação de Chegada, os documentos abaixo relacionados:

I - Declaração Marítima de Saúde, assinada pelo comandante ou alguém por ele designado;

II - lista de viajantes, com respectivos locais e datas de embarque e desembarque;

III - Declaração de Responsabilização Sanitária, conforme anexo XV;

IV - cópia do Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado de Controle Sanitário de Bordo válido ou Certificado Nacional de Isenção de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado Nacional de Controle Sanitário de Bordo, assinada pelo comandante ou alguém por ele designado; e

V - cópia do último Certificado de Livre Prática emitido no país.

Seção I

Da Inspeção Sanitária da Embarcação.

Art.10. A inspeção sanitária de que trata esta seção deve ser realizada pela autoridade sanitária para atender um ou mais dos seguintes objetivos:

- I - emissão do Certificado de Livre Prática;
- II - emissão do Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo ou do Certificado de Controle Sanitário de Bordo ou do Certificado Nacional de Isenção de Controle Sanitário de Bordo ou do Certificado Nacional de Controle Sanitário de Bordo;
- III - cumprimento de programa de fiscalização sanitária;
- IV - verificação do cumprimento de exigências vinculadas à inspeção anterior;
- V - verificação de denúncia; e
- VI - atendimento a outras ações de proteção da saúde pública.

§ 1º O Programa de Inspeção Sanitária de que trata o inciso III, de vigência permanente, a ser instituído, supervisionado e avaliado pelas Coordenações de Vigilância Sanitária de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados, caracteriza-se como um instrumento fiscal com aplicação exclusiva em embarcações e pessoas jurídicas, terceiros prestadores de serviços de interesse da saúde pública.

§ 2º A indicação de embarcações a serem inspecionadas, deverá resultar de planejamento prévio, a ser fundamentado a partir:

- I - das estratégias sanitárias previstas neste Regulamento;
- II - dos contextos epidemiológicos, nacional e internacional, vigentes;
- III - das condições sanitárias de bordo relatadas em pleito de Livre Prática;
- IV - dos históricos dos perfis sanitários de bordo da embarcação e de seus prestadores de serviços de interesse da saúde pública; e
- V - dos trânsitos nacional e internacional que precederam a chegada da embarcação no porto de destino, suas respectivas arqueação, tipo e finalidade.

Art.11. A notificação de inspeção, conforme anexo V deste Regulamento, deve ser emitida previamente à inspeção da embarcação, exceto na situação prevista no inciso V do artigo 10.

Art. 12. A inspeção sanitária deve ser efetuada respeitando-se:

- I - a ordem cronológica de chegada da embarcação ao porto;
- II - a integração com as demais autoridades para o exercício fiscal, de modo a reduzir ao mínimo o tempo para início das operações de embarque ou desembarque de cargas e viajantes; e
- III - o horário de atendimento previsto para funcionamento do Posto, excetuadas as situações de emergência sanitária.

Parágrafo único. Excetua-se do disposto no inciso I deste artigo a embarcação que apresente algum evento de saúde a bordo, transporte viajante clandestino ou tenha a bordo viajante acidentado necessitando de atenção médica.

Art.13. A inspeção da embarcação dar-se-á em local designado no porto de controle sanitário ou em fundeadouro de inspeção sanitária, quando:

- I - procedente de áreas afetadas, indicadas após avaliação do órgão competente;
- II - as informações prestadas na Solicitação do Certificado estiverem incompletas ou insuficientes para a conclusão do estado sanitário de bordo; e
- III - da suspeita ou evidência de ocorrência de eventos a bordo, incluindo óbito, ou fatores de risco à saúde pública, que justifiquem a aplicação de medidas sanitárias adicionais para prevenir ou controlar a disseminação de doenças ou agravos.

Parágrafo único. Para a identificação do local de inspeção de que trata este artigo, devem ser consideradas as condições marítimas e climáticas, vigentes ou estimadas, a fim de proteger a integridade física do agente fiscal.

Art. 14. A inspeção sanitária da embarcação, quando não em fundeadouro, terá início após a completa atracação, ou seja, sob cabos de amarração, e as pranchas ou escadas de acesso com redes de proteção em toda a sua extensão.

Art. 15. Ao final de cada inspeção ou reinspeção sanitária deve ser emitido o Termo de Inspeção Sanitária de Embarcação TISEM, conforme anexo IX deste Regulamento.

Seção II

Do Certificado de Livre Prática

Art. 16. A Livre Prática deve ser concedida por meio do Certificado de Livre Prática, documento de caráter intransferível, a partir da análise e avaliação satisfatória das condições operacionais e higiênico-sanitárias da embarcação e do estado de saúde dos seus viajantes, tendo como base a análise documental das informações apresentadas quando da sua solicitação, complementada pela inspeção física das instalações, equipamentos e serviços prestados a bordo.

Parágrafo único. Constituem modalidades de Livre Prática:

I - livre prática a bordo: aquela a ser emitida, após inspeção sanitária;

II - livre prática via rádio: aquela a ser emitida sem inspeção sanitária prévia a sua atracação;

Art. 17. O Certificado de Livre Prática via rádio deve ser concedido após a análise documental satisfatória das informações relativas ao estado sanitário de bordo, prestadas quando da Solicitação do Certificado.

Parágrafo único. O Certificado de Livre Prática concedido via rádio não exime a embarcação de ser submetida à inspeção sanitária.

Art. 18. É proibida a entrada ou saída de pessoas, bem como o início de qualquer operação, nas embarcações que não dispuserem do Certificado de Livre Prática válido.

§ 1º Excetuam-se do disposto no caput deste artigo as embarcações que apresentem evento de saúde a bordo ou situações emergenciais justificadas.

§ 2º As pessoas consideradas indispensáveis para garantir a operação e segurança da embarcação não se enquadram no caput deste artigo.

Art. 19. A embarcação que na chegada a um porto de controle sanitário não disponha do Certificado de Livre Prática válido deve aguardar com a bandeira amarela içada ou seu equivalente luminoso previstos no Código Internacional de Sinais -C.I.S. da Organização Marítima Internacional - IMO.

§ 1º Para os fins do caput deste artigo, o aguardo deve ocorrer em local designado em conjunto pelas autoridades marítima, portuária e sanitária, considerando as condições de navegabilidade, segurança e o risco sanitário envolvido.

Art. 20. A embarcação submetida à inspeção sanitária, mesmo de posse do Certificado de Livre Prática válido, está sujeita ao cumprimento de medidas sanitárias, podendo, inclusive, ser solicitada a sua desatracação e o seu afastamento para local designado ou fundeadouro a partir da constatação a bordo de fatores de risco à saúde pública, que justifiquem esta ação.

Art. 21. A embarcação deve solicitar Livre Prática à autoridade sanitária em exercício no porto de controle sanitário ao qual se destina, quando não estiver portando CLP válido, por meio da Solicitação de Certificado, conforme anexo IV deste Regulamento:

§ 1º O proprietário, armador, responsável direto ou representante legal pela embarcação, deve, com antecedência máxima de 48 (quarenta e oito) e mínima de 24 (vinte e quatro) horas do E.T.A., apresentar à autoridade sanitária do porto de controle sanitário o formulário conforme anexo IV deste Regulamento.

§ 2º Está desobrigada do cumprimento do tempo estabelecido no parágrafo anterior a embarcação arribada, bem como aquela cujo período de deslocamento entre os portos de partida e de destino seja inferior a 24 (vinte e quatro) horas.

Art. 22. O proprietário, armador, responsável direto ou representante legal, deve confirmar a posição e o horário da atracação da embarcação no porto de controle sanitário, ou no local designado ou fundeadouro, quando for o caso, com antecedência mínima de 2 (duas) horas.

Art. 23. Quando forem verificadas a bordo da embarcação situações sanitárias diferentes daquelas informadas anteriormente na Solicitação de Certificado, caberá ao proprietário, armador, responsável direto ou representante legal pela embarcação, informar imediatamente, pelo meio mais rápido de comunicação, o fato à autoridade sanitária do porto de controle sanitário de destino.

Art. 24. Devem solicitar Livre Prática aquelas embarcações que realizem navegação de:

I - longo curso: em trânsito internacional;

II - cabotagem: em trânsito interestadual e intermunicipal;

III - interior: em trânsito internacional;

IV - cabotagem: em trânsito municipal;

V - interior: em trânsito municipal, intermunicipal ou interestadual; e

VI - interior: em trânsito internacional, exclusivo entre portos de controle sanitário instalados em municípios brasileiros limítrofes com os países que fazem fronteira com o Brasil.

§ 1º O Certificado de Livre Prática de que trata o caput terá validade correspondente ao período em que a embarcação permanecer no porto de controle sanitário, para as situações previstas nos incisos I, II e III.

§ 2º O Certificado de Livre Prática de que trata o caput terá validade de 90 (noventa) dias para embarcações que se enquadrem exclusivamente nas situações dos incisos IV, V e VI devendo ser emitido a bordo, após inspeção sanitária, exceto para o caso previsto no inciso IV, quando se tratar de navegação de apoio marítimo, em que poderá ser dado via rádio.

§ 3º As embarcações de que trata o § 2º, durante o período que estiverem de posse do Certificado de Livre Prática válido, ficam obrigadas a entregar a Comunicação de Chegada da Embarcação, conforme anexo VII, à autoridade sanitária do porto de destino com antecedência mínima de 12 (doze) horas do E.T.A.

§ 4º Está desobrigada do cumprimento do tempo previsto no § 3º deste artigo a embarcação arribada, ou cujo período de deslocamento entre os portos de controle sanitário de partida e o de destino seja inferior a 12 (doze) horas, devendo, nestes casos, o proprietário, armador, responsável direto ou representante legal pela embarcação entregar a Comunicação de Chegada com antecedência mínima de 2 (duas) horas.

Art. 25. Estão isentas da Solicitação do Certificado de Livre Prática, as embarcações:

I - de esporte e recreio, sem fins comerciais;

II - de pesca, sem fins comerciais;

III - que realizam navegação de apoio portuário e apoio marítimo, exceto as que operem serviços sujeitos a vigilância sanitária;

IV - da Marinha do Brasil ou sob seu convite, utilizadas para fins não comerciais;

V - classificadas como plataformas de estrutura fixa, localizadas em águas sob jurisdição nacional;

VI - que comprovem perante a autoridade sanitária estar fora de operação por motivo de defeso de pesca, reparos e impedidas de navegar por decisão judicial ou ausência de condições de navegação; e

VII - classificadas como balsas e barcaças sem propulsão própria.

§ 1º A isenção de que trata o inciso VI deste artigo tem caráter transitório.

§ 2º Não obstante a isenção do Certificado de que trata este artigo, as embarcações estão sujeitas à inspeção sanitária a qualquer tempo, bem como devem notificar imediatamente, à autoridade sanitária do porto de controle sanitário, pelo meio de comunicação mais rápido disponível, a ocorrência a bordo de eventos de saúde, acidentes relacionados à carga perigosa ou à prestação de serviços, envolvendo qualquer de seus viajantes.

Seção III

Da Exigibilidade, Emissão e Validade dos Certificados de Controle Sanitário de Bordo ou de Isenção de Controle Sanitário de Bordo.

Art. 26. Devem estar de posse do Certificado de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo válido a embarcação de bandeira estrangeira, em trânsito nacional ou internacional e a embarcação de bandeira brasileira, em trânsito internacional.

§ 1º A embarcação que não esteja de posse do Certificado de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo válido deve solicitá-lo à autoridade do porto de controle sanitário ao qual se destina por meio da Solicitação de Certificado, conforme anexo IV.

§ 2º O Certificado de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo será concedido pela autoridade sanitária do porto de controle sanitário mediante análise das condições operacionais e higiênico-sanitárias da embarcação e do estado de saúde dos seus viajantes, a partir de uma inspeção sanitária e da análise documental das informações apresentadas quando da sua solicitação.

§ 3º Excetua-se do disposto neste artigo embarcações de esporte e recreio ou de pesca, utilizadas para fins não-comerciais, com saída e retorno ao mesmo porto de controle sanitário sem escala intermediária, as plataformas não habitadas, as embarcações da Marinha do Brasil ou sob seu convite, utilizadas para fins não comerciais, ficando, no entanto, sujeitas às demais medidas e formalidades aplicáveis, previstas neste Regulamento.

Art. 27. Deve estar de posse do Certificado Nacional de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado Nacional de Isenção de Controle Sanitário de Bordo válido, ou ainda do Certificado de Controle Sanitário de Bordo ou Certificado de Isenção de Controle Sanitário de Bordo válido, a embarcação de bandeira brasileira, em trânsito exclusivamente nacional, bem como as plataformas habitadas.

Parágrafo único. Aplica-se ao Certificado Nacional de Controle Sanitário de Bordo ou Nacional de Isenção de Controle Sanitário de Bordo o disposto nos parágrafos do art. 26.

Art. 28. A validade do Certificado de Controle Sanitário de Bordo ou de Isenção de Controle Sanitário de Bordo é de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de sua emissão, podendo esse prazo ser estendido uma única vez por um período de 30 (trinta) dias, e somente quando não existir evidência de evento de saúde a bordo.

Art. 29. A validade do Certificado Nacional de Controle Sanitário de Bordo e do Certificado Nacional de Isenção de Controle Sanitário de Bordo é de 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de sua emissão.

Parágrafo único. Não obstante o prazo de validade dos Certificados referidos no caput dos artigos 28 e 29, a embarcação estará sujeita a inspeção a qualquer tempo, segundo objetivos previstos nos incisos III, IV, V e VI do artigo 8º.

Art. 30. A lista de portos autorizados a emitirem o Certificado de Controle Sanitário de Bordo ou de Isenção de Controle Sanitário de Bordo encontra-se disponível e atualizada no endereço eletrônico: <http://www.who.int/csr/ihr/portslanding/en/>

CAPÍTULO IV

DA VIGILÂNCIA SANITÁRIA DE EMBARCAÇÕES E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE APOIO PORTUÁRIO

Seção I

Da Vigilância Sanitária de Alimentos Ofertados a Bordo

Art. 31. Os alimentos ofertados a bordo de embarcações, devem ter todas as suas etapas, a saber, transporte, recebimento, armazenamento, preparação, distribuição e exposição, realizadas com fluxo ordenado para minimizar o risco de contaminações, em conformidade com legislação pertinente às Boas Práticas de Fabricação de Alimentos.

Art. 32. Os compartimentos internos da embarcação e equipamentos destinados ao armazenamento, manipulação, preparo e consumo de alimentos (material de revestimento, paredes, tetos, portas, esquadrias, iluminação, drenagem, ventilação, entre outros) devem estar em condições operacionais e higiênico-sanitárias satisfatórias e dispor de sistemas de proteção contra a entrada ou presença de vetores e outros animais da fauna sinantrópica nociva.

Art. 33. Os equipamentos dos veículos de transporte de alimentos destinados ao abastecimento de bordo devem garantir a integridade e qualidade dos produtos e não devem ser fonte de contaminação ou danos aos mesmos.

Parágrafo único. Os equipamentos citados no caput deste artigo devem atender exclusivamente à finalidade a que se destinam e apresentar as seguintes especificações:

I - compartimento exclusivo para este fim, isolado da cabine do condutor e constituído de material impermeável, liso, atóxico e resistente, que permita a conservação, limpeza e desinfecção;

II - prateleiras, estrados e pallets constituídos de material resistente, impermeável e liso, de forma a facilitar a limpeza, para armazenagem dos alimentos, embalagens e recipientes;

III - meios de controle que permitam manter os alimentos sob temperatura de segurança, de acordo com as especificações do fabricante ou produtor.

Art. 34. O proprietário, armador, responsável direto ou representante legal pela embarcação deve comunicar previamente, com no mínimo 2 (duas) horas de antecedência, à autoridade sanitária o horário e local do abastecimento da embarcação.

Parágrafo único. Toda empresa de transporte de alimentos que opere abastecimento de embarcações em portos de controle sanitário deve, previamente à operação, preencher cadastro, conforme anexo XIV, e entregá-lo à autoridade sanitária competente, mantendo o atualizado.

Art. 35. Todo alimento a ser ofertado a bordo, deve ser obtido de fontes aprovadas ou consideradas satisfatórias pelas autoridades competentes, devendo ser observado o prazo de validade e as condições físicas e organolépticas, como limpeza, ausência de estragos, adulterações, cheiro, textura, alteração de coloração, entre outros.

Art. 36. As áreas de armazenamento de alimentos devem apresentar-se isentas de materiais estranhos ao ambiente, estragados, tóxicos ou outros que possam contaminá-los.

§ 1º As embalagens que entram em contato direto com frutas e vegetais, bem como outros alimentos "in natura" passíveis de contaminação, devem ser de materiais resistentes que possam ser higienizados adequadamente.

§ 2º É vedado o armazenamento dos alimentos citados no caput deste artigo em caixas de papel, papelão e outros locais de armazenamento de difícil higienização.

Art. 37. Todos os alimentos devem ser armazenados em local limpo e organizado, protegidos contra contaminações, identificados e mantidos sobre pallets, estrados e ou prateleiras, confeccionados em material resistente e de fácil higienização, distantes do piso, respeitando-se o espaçamento mínimo necessário para garantir adequada ventilação, limpeza e desinfecção do local.

§ 1º Os alimentos, sempre que possível, devem ser armazenados por tipo ou grupo, e os responsáveis devem ter controle de sua validade.

§ 2º Os alimentos dispensados da obrigatoriedade da indicação do prazo de validade devem ser armazenados de acordo com sua ordem de entrada na embarcação.

Art. 38. Os alimentos que exijam refrigeração ou congelamento para a manutenção dos seus padrões de identidade e qualidade devem ser conservados em equipamentos revestidos de materiais de fácil higienização, em condições operacionais e higiênicossanitárias satisfatórias, e devem ser mantidos em temperaturas adequadas, de acordo com o tipo de alimento e recomendação do fabricante.

Parágrafo único. As câmaras de refrigeração ou congelamento de alimentos devem dispor de termômetros visíveis e em adequado funcionamento, sendo essencial o monitoramento e registro regular da temperatura.

Art. 39. As cozinhas das embarcações devem apresentar água corrente disponível, em condições higiênico-sanitárias satisfatórias, e dentro dos parâmetros de potabilidade definidos em legislação pertinente.

§ 1º As cozinhas devem apresentar lavatório para a higiene das mãos na área de manipulação, em posição estratégica em relação ao fluxo de preparo dos alimentos e em número suficiente para atender toda a área de preparação.

§ 2º Os lavatórios devem possuir sabonete líquido, antisséptico e inodoro, toalhas de papel não reciclado e coletor de papel acionado sem contato manual.

§ 3º Na impossibilidade de dispor de acionamento automático dos lavatórios, a embarcação deve apresentar soluções técnicas alternativas que garantam ou minimizem os riscos de contaminação pela manipulação de torneiras e afins.

Art. 40. As frutas e vegetais devem ser higienizados com produtos sanitizantes, indicados para este fim, conforme orientação do fabricante, antes de serem expostos ao consumo.

Art. 41. As matérias-primas e os ingredientes caracterizados como produtos perecíveis não devem ser expostos à temperatura ambiente além do tempo mínimo necessário para a preparação do alimento, a fim de não comprometer a qualidade higiênico-sanitária do alimento preparado.

Art. 42. Os equipamentos e utensílios utilizados nos locais de manipulação e preparo de alimentos devem ser confeccionados com materiais que não liberem substâncias tóxicas, odores e sabores, capazes de resistir a repetidas operações de limpeza e desinfecção, apresentar-se em bom estado de conservação e em condições higiênico-sanitárias satisfatórias.

Art. 43. Aos profissionais diretamente envolvidos na manipulação de alimentos, compete:

I - usar roupa protetora de cor clara, sapatos fechados e touca protetora, todos mantidos em bom estado de conservação e limpeza;

II - ter disponível e fazer uso correto de Equipamentos de Proteção de acordo com a função e atividade desenvolvida;

III - manter higiene corporal, barba aparada ou protegida por máscara, mãos limpas, sem uso de anéis ou outros adornos similares, unhas aparadas curtas e sem esmaltes, devendo ser lavadas com água e sabão e desinfetadas antes do início do trabalho e depois de cada afastamento do mesmo;

IV - manter as roupas e pertences pessoais em locais destinados a esta finalidade fora da área de manipulação e armazenamento onde alimentos ou ingredientes estejam expostos, ou em áreas usadas para a limpeza de equipamentos e utensílios;

V - estar livre de enfermidades infecto-contagiosas ou curativos, inflamações, infecções ou afecções na pele, feridas ou outras anormalidades que possam originar contaminação microbiológica do alimento, do ambiente ou de outros indivíduos;

VI - não manipular dinheiro; VII - não praticar maus hábitos relacionados à higiene pessoal, que possam favorecer a contaminação de alimentos; e VIII - não consumir alimentos e bebidas nas áreas de preparação e manipulação de alimentos.

Parágrafo único. Devem ser afixados cartazes de orientação sobre a correta lavagem e antissepsia das mãos e demais hábitos de higiene, em locais de fácil visualização, inclusive nas instalações sanitárias e lavatórios.

Art. 44. Durante o período de exposição dos alimentos ofertados por meio de sistema self-service é obrigatório o monitoramento das temperaturas e tempo de exposição desses alimentos, que devem ser registrados e apresentados à autoridade sanitária, quando solicitado.

§ 1º Após serem submetidos à cocção, os alimentos preparados devem ser mantidos em condições de tempo e de temperatura que não favoreçam a multiplicação microbiana.

§ 2º Para conservação a quente, os alimentos devem ser submetidos à temperatura superior a 60°C (sessenta graus Celsius) por, no máximo, 6 (seis) horas.

Art. 45. As superfícies, utensílios e equipamentos empregados em qualquer etapa, devem ser submetidos a procedimentos de limpeza e desinfecção por produtos saneantes domissanitários. Parágrafo único. Os produtos saneantes domissanitários, bem como os sanitizantes de frutas e verduras, devem estar devidamente rotulados e seu uso deve ocorrer em conformidade com as indicações, concentrações e tempo de contato recomendados pelo fabricante.

Seção II

Das Instalações e Serviços de Assistência a Saúde

Art. 46. As embarcações que realizem deslocamento em tempo maior que 72 (setenta e duas) horas entre portos de controle sanitário, excluindo aí as de navegação exclusivamente interior, ou que transportem acima de 100 (cem) passageiros devem possuir instalações de assistência à saúde.

Art. 47. As instalações de saúde devem:

I - ser mantidas em condições higiênico-sanitárias satisfatórias;

II - estar separadas de outras áreas e atividades;

III - possuir iluminação adequada;

IV - dispor de áreas de lavagem de mãos com água potável corrente;

V - dispor de instalações hidrossanitárias em condições operacionais adequadas;

VI - possuir piso e parede de fácil higienização, preferencialmente com cantos abaulados;

VII - possuir, sempre que possível, caixas de interruptores e tomadas sem ressaltos, de forma a evitar acúmulo de sujidades.

Parágrafo único. Os resíduos sólidos gerados nas instalações tratadas no caput deste artigo devem ser gerenciados conforme resolução sanitária específica vigente.

Art. 48. As embarcações devem dispor a bordo de medicamentos e produtos para saúde em conformidade com normas internacionais ou nacionais vigentes, de acordo com o tipo de navegação realizada.

Seção III

Dos Alojamentos, Dormitórios e Cabines de Viajantes

Art. 49. Os alojamentos, dormitórios e cabines de viajantes devem apresentar-se em condições higiênico-sanitárias satisfatórias, com água corrente disponível, e com sistemas de drenagem e descarga de efluentes e águas servidas funcionando adequadamente e em conformidade com as legislações vigentes.

Seção IV

Da Oferta de Água Potável a Bordo

Art. 50. A água ofertada para consumo humano deve apresentar seus parâmetros microbiológicos, físicos, químicos e radioativos em conformidade com os padrões de potabilidade, de modo que não ofereça riscos à saúde humana.

Art. 51. A água ofertada a bordo da embarcação procedente da captação direta de ambientes aquáticos deve passar por tratamento prévio com eficiência e eficácia verificadas por metodologia de monitoramento e controle pertinentes, antes da disponibilização para consumo humano.

Art. 52. A água ofertada a bordo da embarcação, quando submetida a tratamento com produtos à base de cloro, após a desinfecção, deve conter um teor mínimo de cloro residual livre de 0,5 ppm, sendo obrigatória a sua manutenção em qualquer ponto de oferta de, no mínimo, 0,2 ppm, e, no máximo, 2 ppm.

Parágrafo único. Admite-se a utilização de outro agente desinfetante ou outra metodologia de tratamento, desde que fique demonstrada uma eficiência de inativação microbiológica equivalente às previstas nas legislações pertinentes.

Art. 53. O abastecimento de água a bordo, destinado ao consumo humano, em portos de controle sanitário, deve ser realizado a partir de pontos de oferta que atendam aos padrões de potabilidade previstos na legislação sanitária pertinente, construídos de forma a evitar contaminação.

Subseção I

Da Reservação e Instalações Hidráulicas de Água Potável a Bordo

Art. 54. As unidades de reservação e as instalações hidráulicas utilizadas para oferta de água potável a bordo devem ser destinadas exclusivamente a essa finalidade e manter-se em condições operacionais e higiênico-sanitárias satisfatórias.

Art. 55. Deve ser realizada a limpeza e a desinfecção dos reservatórios a cada intervalo de tempo de 1 (hum) ano ou após a realização de obras de reparo e sempre que houver suspeita de contaminação.

Subseção II

Da Água de Piscinas, Spas, Banheiras de Hidromassagem e Similares

Art. 56. A qualidade da água utilizada para recreação nas embarcações deve obedecer às condições exigidas em normas pertinentes, garantindo sua utilização de maneira segura, sem causar prejuízo à saúde e ao bem-estar dos usuários.

Art. 57. A água utilizada para recreação deve apresentar as seguintes características físicas:

I - limpidez tal que a parte mais profunda seja vista com nitidez;

II - superfície livre de matérias flutuantes e fundo do tanque livre de detritos.

Art. 58. A água utilizada para recreação, quando submetida a tratamento com produtos à base de cloro, deve conter um teor de cloro residual livre entre 1,0 ppm e 3,0 ppm para piscina e entre 2 ppm e 5 ppm para spa, hidromassagem e similares, com teor máximo aceitável de 7,0 ppm para todos os casos.

Parágrafo único. Admite-se a utilização de outro agente desinfetante ou outra metodologia de tratamento, desde que fique demonstrada uma eficiência de inativação microbiológica equivalente às previstas nas legislações pertinentes.

Subseção III

Da Prestação de Serviço de Apoio Portuário de Abastecimento de Água para Embarcações, a partir de Veículo Abastecedor

Art. 59. As empresas que operem prestação de serviços de apoio portuário de abastecimento de água para consumo humano de embarcações devem:

I - ser detentoras da Autorização de Funcionamento de Empresa - AFE válida;

II - informar à autoridade sanitária a fonte de captação da água usada para o abastecimento das embarcações;

III - manter o sistema de abastecimento de água potável instalado no veículo abastecedor em condições operacionais e higiênico-sanitárias satisfatórias;

IV - garantir que a água ofertada para consumo humano atenda aos padrões de potabilidade, apresentando seus parâmetros microbiológicos, físicos, químicos e radioativos em conformidade com a legislação sanitária federal pertinente;

V - manter a água ofertada, quando submetida a tratamento com produtos à base de cloro, após a desinfecção, com um teor mínimo de cloro residual livre de 2 ppm;

VI - apresentar à autoridade sanitária, mensalmente, laudos de natureza microbiológica, e trimestralmente, laudos de natureza físico-química da água potável, em conformidade com a legislação pertinente;

VII - comunicar à autoridade sanitária, com antecedência de 48 (quarenta e oito) horas, a data e hora da coleta de amostra de água potável para análise laboratorial;

VIII - realizar a limpeza e a desinfecção dos reservatórios e dutos do sistema instalado no veículo abastecedor, a cada intervalo de tempo de 180 (cento e oitenta) dias ou após a realização de obras de reparo ou sempre que houver suspeita de contaminação; IX - apresentar

à autoridade sanitária, quando solicitado, o documento que comprove limpeza e desinfecção dos reservatórios de água potável, emitido pela empresa responsável pelo procedimento;

IX - dispor, a bordo do veículo abastecedor, de planilha de limpeza e desinfecção do sistema de abastecimento de água potável;

X - dispor, a bordo do veículo abastecedor, de produtos para a correção e tratamento da água a ser ofertada para consumo humano, bem como de equipamentos e instrumentos de monitoramento dos níveis residuais de cloro livre;

XI - manter o sistema de abastecimento de água instalado no veículo abastecedor com os equipamentos e instrumentos operacionais protegidos contra fontes de contaminação; e

XII - manter de forma visível, no veículo abastecedor, a inscrição: "água potável".

Parágrafo único. Mediante autorização prévia da autoridade sanitária, o veículo abastecedor destinado ao abastecimento de água potável pode ser utilizado para outro fim, desde que seu reservatório de água potável não seja utilizado para transporte de outros materiais.

Seção V

Do Sistema de Climatização

Art. 60. Os componentes do sistema de climatização da embarcação devem ser mantidos em boas condições de manutenção, operação, controle e limpeza.

§ 1º O compartimento onde está instalada a caixa de mistura de ar de retorno e ar de renovação deve ser de uso exclusivo do sistema de climatização, sendo proibida a presença, nesses compartimentos, de quaisquer materiais, produtos ou utensílios.

§ 2º Após a realização de procedimentos de limpeza e desinfecção do sistema de climatização, as sujidades sólidas devem ser acondicionadas em sacos de material resistente e de porosidade adequada.

§ 3º Deve-se preservar a captação de ar externo de possíveis fontes poluentes, dotando-a de filtro, cuja ação deve ocorrer antes da realização da mistura de ar externo e ar de retorno.

Art. 61. Devem ser apresentadas à autoridade sanitária competente, quando solicitado, as planilhas referentes à manutenção, operação, limpeza e desinfecção dos equipamentos de climatização, bem como os laudos da qualidade do ar.

Parágrafo único. A qualidade do ar dos ambientes climatizados artificialmente, por meio de sistemas de climatização com capacidade de refrigeração igual ou superior a 5 TR's (60.000 BTU's), deve ser avaliada semestralmente e atender aos parâmetros físicos, químicos e biológicos definidos na RE Nº 09, de 16 de janeiro de 2003, bem como suas atualizações.

Seção VI

Da Água de Lastro

Art. 62. Quando houver recomendação específica ou evidência de risco sanitário em determinada área geográfica, o lançamento de água de lastro captada nestas áreas, em águas sob jurisdição nacional, deve ocorrer após análise e autorização da autoridade sanitária.

Art. 63. Toda embarcação, a critério da autoridade sanitária, está sujeita a coleta de amostra de água de lastro para análise, com vistas à identificação da presença de agentes nocivos e patogênicos e indicadores físicos e componentes químicos.

Art. 64. O formulário referente à troca de água de lastro deve ser preenchido conforme o modelo previsto no anexo X deste Regulamento.

Art. 65. À medida que novas tecnologias e novos sistemas de gerenciamento ou tratamento de água de lastro forem desenvolvidos, a autoridade marítima estabelecerá, oportunamente, as instruções normativas apropriadas.

Seção VII

Do Tanque de Retenção e Tratamento de Dejetos e Águas Servidas

Art. 66. É proibida a liberação de efluentes sanitários não tratados, oriundos de embarcações, em áreas dos portos de controle sanitário ou suas áreas de fundeio.

Art. 67. As embarcações equipadas com sistema de tratamento de efluentes sanitários, não certificadas por Sociedade Classificadora autorizada, quando atracadas, devem manter as válvulas de liberação do sistema de tratamento de dejetos e águas servidas, dutos coletores, tanques de tratamento e de retenção e dutos de esgotamento, fechadas e lacradas.

Art. 68. Quando a embarcação estiver equipada com tanque de retenção, a capacidade desse tanque deve ser compatível para atender ao depósito de todo o efluente relacionado à operação da embarcação e ao número de viajantes, bem como possuir uma tubulação que se dirija para o exterior da mesma, apropriada para descarga do esgoto em instalação de recebimento, devendo as válvulas de esgotamento do tanque permanecer fechadas e lacradas durante todo o processo.

Parágrafo único. Caso o esgotamento de efluentes do tanque de retenção não seja realizado no porto de controle sanitário, o mesmo deve ser feito a uma distância mínima de 12 (doze) milhas náuticas da terra e não pode ser descarregado instantaneamente ou com a embarcação fundeada, mas sim numa vazão moderada quando a embarcação estiver na rota e em navegação.

Art. 69. Os equipamentos utilizados nas operações de recolhimento, armazenamento e tratamento de dejetos e águas servidas da embarcação devem apresentar-se em condições operacionais e higiênico-sanitárias satisfatórias e serem submetidos a procedimentos sistemáticos de limpeza e desinfecção e de manutenção preventiva.

Art. 70. A embarcação em trânsito internacional, em águas sob jurisdição nacional, que opere transporte de viajantes ou cargas, deve dispor a bordo de rede de dutos, reservatórios ou equipamentos próprios que proporcionem a coleta, armazenamento e tratamento, antes do lançamento no meio aquático, de efluentes provenientes de: secreções humanas, dejetos e águas servidas oriundas da higienização de equipamentos e utensílios, e da limpeza, desinfecção ou descontaminação de superfícies dos compartimentos da embarcação.

§ 1º Sujeitam-se ao disposto neste artigo as embarcações previstas no anexo IV da MARPOL 73/78 - Regras para prevenção da poluição causada por esgotos dos navios.

§ 2º As plataformas habitadas não estão sujeitas ao disposto no caput deste artigo quando respeitado o afastamento da costa previsto no anexo IV da MARPOL 73/78.

Art. 71. As embarcações equipadas com sistema de tratamento de efluentes sanitários, em correta operação, cujo padrão encontre-se aprovado pela Organização Marítima Internacional - IMO e que possuam o Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto, quando atracadas, podem fazer a liberação do efluente sanitário no ambiente aquático, mediante a manifestação prévia da autoridade sanitária, devendo as válvulas de desvio, by pass, do sistema de tratamento, que possam descarregar efluentes para o meio aquático, permanecer fechadas e lacradas.

§ 1º Para liberação dos efluentes sanitários no ambiente aquático, os resultados do teste de instalação devem estar lançados no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto, e, adicionalmente, os efluentes resultantes do tratamento não devem apresentar sólidos flutuantes visíveis, nas águas circundantes, nem produzir a descoloração das mesmas.

§ 2º O sistema de tratamento de efluentes em funcionamento na embarcação, deve ser o mesmo descrito no Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgoto, não podendo haver alterações.

§ 3º O sistema de que trata este artigo, deve estar em boas condições de funcionamento, com as válvulas de serviço fechadas, aeração ligada, macerador funcionando, filtro e dutos de retorno sem obstrução e sistema de desinfecção em operação, de acordo com as especificações do fabricante.

§ 4º Quando o sistema de tratamento de efluentes utilizar produto líquido para o processo de desinfecção, o mesmo deve conservar o princípio ativo descrito no rótulo do produto, bem como promover o completo controle ou eliminação dos microorganismos patogênicos.

Art. 72. Para tanque de retenção e tratamento de dejetos e águas servidas nas embarcações, em navegação interior, de trânsito exclusivamente nacional, que operem transporte de viajantes ou car-gas, deverá ser estabelecida norma específica a ser publicada em até 3 (três) anos após a publicação desta norma.

Seção VIII

Dos Resíduos Sólidos de Bordo

Art. 73. A autorização para a retirada de resíduos sólidos de embarcações em porto de controle sanitário fica condicionada à manifestação prévia da autoridade sanitária.

Art. 74. Para que seja autorizada a retirada de resíduos sólidos de embarcações, os portos de controle sanitário ou empresas que operem a retirada de resíduos sólidos das embarcações devem dispor de procedimentos relativos à coleta do resíduo na embarcação, acondicionamento, transporte, armazenamento intermediário, se houver, tratamento e destino final em conformidade com a norma específica vigente.

§ 1º Quando da impossibilidade do atendimento dos procedimentos previstos no caput deste artigo e a permanência de resíduos sólidos a bordo possa gerar riscos iminentes à saúde e à segurança dos viajantes, deve ser solicitada, à autoridade sanitária, permissão extraordinária para a sua retirada.

§ 2º Caso seja autorizada a retirada do resíduo sólido na situação prevista no parágrafo anterior, a mesma deve ser acompanhada pela autoridade sanitária.

Seção IX

Da Higienização de Superfícies de Embarcações

Art. 76. Toda embarcação deve ser submetida à limpeza e desinfecção, de forma sistemática e periódica, a fim de evitar riscos à saúde.

Parágrafo único. A embarcação que apresente óbito a bordo ou viajante com anormalidade clínica, e cujos compartimentos, revestimentos, assentos, poltronas, leitos e demais superfícies internas foram expostos à contaminação por fezes, vômitos, urina, outros fluidos orgânicos ou materiais contaminantes, deve ser submetida aos procedimentos de desinfecção, estabelecidos no Plano de Limpeza e Desinfecção - P.L.D., conforme anexo XI deste Regulamento.

Art. 77. Os equipamentos de limpeza, como vassouras, escovas, rodos e similares, utilizados nos procedimentos citados no artigo anterior, devem ser submetidos à desinfecção com soluções indicadas para esta finalidade, conforme orientações do fabricante, após cada jornada de trabalho.

Art. 78. O armazenamento de produtos saneantes domissanitários e de equipamentos de limpeza deve ocorrer em áreas separadas, destinadas exclusivamente para esse fim e que garantam as condições adequadas para conservação dos mesmos.

Seção X

Do Controle de Espécimes da Fauna Sinantrópica Nociva à Saúde

Art. 79. A embarcação em trânsito ou em permanência em porto de controle sanitário no território nacional deve manter-se livre de criadouros de larvas de insetos, insetos adultos, outros animais transmissores ou reservatórios de doenças de importância em saúde pública e animais peçonhentos cuja presença implique riscos à saúde individual ou coletiva, bem como de fatores que propiciem a manutenção e reprodução destes animais.

Art. 80. As embarcações devem, no mínimo semestralmente, submeter-se a procedimentos de desinsetização e desratização, que devem ser comprovados por meio de registros ou atestados.

§ 1º Os registros ou atestados referidos no caput deste artigo devem ser assinados pelo responsável técnico da empresa de controle e conter as seguintes informações:

I - metodologia empregada, com técnica(s) de aplicação;

II - dosagem por compartimento;

III - substâncias ativas inseticidas ou raticidas e inertes, utilizados nas concentrações de uso permitidas.

§ 2º As embalagens dos produtos utilizados nos serviços de controle de espécimes da fauna sinantrópica nociva à saúde devem ser descartadas de maneira correta e segura, em conformidade com a norma específica vigente, evitando-se a contaminação do homem, animal e do meio ambiente.

§ 3º É proibido o uso de formulações inseticidas ou raticidas contendo substância ativa ou forma de apresentação não autorizada pelos órgãos competentes, bem como a utilização de concentrações acima dos limites autorizados.

Art. 81. A embarcação deve manter medidas e equipamentos de prevenção contra roedores, instalados e em funcionamento, construídos e manuseados de modo a garantir a sua eficiência e eficácia.

Seção XI

Das Responsabilidades

Art. 82. O proprietário, armador, responsável direto ou representante legal pela embarcação, além das obrigações já previstas neste Regulamento, é responsável, ainda por:

I - prestar à autoridade sanitária em exercício no porto de controle sanitário informações sobre a ocorrência de eventos de saúde a bordo, incidentes envolvendo cargas, aparecimento anormal de algum tipo de animal potencialmente transmissor de doenças, além de esclarecimentos sobre traslado de restos mortais humanos;

II - providenciar que a escada de acesso esteja devidamente protegida, com redes de segurança ao longo de toda a sua extensão, quando da inspeção sanitária, quando aplicável;

III - manter a bordo da embarcação os sanitários, vestiários e salas de banho em condições operacionais e higiênico-sanitárias satisfatórias, disponibilizando aos usuários, no caso de sanitários coletivos, artigos descartáveis para higiene pessoal e produtos líquidos para higienização das mãos;

IV - manter todos os compartimentos da embarcação em condições higiênico-sanitárias satisfatórias e livres de potenciais fatores de risco à saúde;

V - comunicar e orientar os viajantes sobre as exigências sanitárias vigentes no território nacional;

VI - manter a bordo da embarcação Equipamentos de Proteção Individual - EPI compatíveis com a carga e operação em curso, e assegurar o seu uso pelo pessoal ocupacionalmente exposto, garantindo, ainda, as perfeitas condições e manutenção desses equipamentos;

VII - custear as despesas de hospedagem, transporte e retorno do viajante internacional estrangeiro que não atenda aos requisitos sanitários exigidos para a entrada no território nacional;

VIII - respeitar a autoridade sanitária local em serviço, assegurando-lhe todas as facilidades para o desempenho de suas funções, bem como acompanhá-la na inspeção sanitária da embarcação; e

IX - comunicar previamente à autoridade sanitária sobre qualquer prestação de serviço de interesse a saúde, a ser realizada na embarcação.

CAPÍTULO V

DA VIGILÂNCIA SANITÁRIA DE PORTOS DE CONTROLE SANITÁRIO

Seção I

Dos Serviços de Alimentação

Subseção I

Das Empresas Prestadoras de serviços

Art. 83. A empresa prestadora de serviço de alimentação deve manter os gêneros alimentícios expostos ao consumo humano em conformidade com os padrões de identidade e qualidade, obedecendo às boas práticas de armazenagem, manipulação, preparo e fabricação de alimentos exigidos pela legislação sanitária pertinente.

Subseção II

Da Localização dos Estabelecimentos que Prestem Serviço de Produção, Armazenagem, Distribuição, Comércio ou Consumo de Alimentos

Art. 84. Os estabelecimentos de que trata esta Seção devem situar-se em zonas livres de odores indesejáveis, fumaça, pó e outros contaminantes.

Subseção III

Das Edificações e Instalações Físicas dos Estabelecimentos que Prestem Serviço de Produção, Comércio ou Consumo de Alimentos

Art. 85. Os estabelecimentos de que trata esta Seção devem:

I - dispor de instalações físicas em condições estruturais satisfatórias que permitam uma limpeza fácil e adequada;

II - estar livres de vetores, roedores e demais espécimes da fauna sinantrópica nociva à saúde, mantendo, instalados nas edificações, dispositivos que impeçam a entrada e presença destes animais;

III - dispor de espaço interno suficiente para a instalação de equipamentos, estocagem de matéria-prima, produtos acabados e outros materiais auxiliares e propiciar espaços livres para a adequada ordenação, limpeza, manutenção e controle de pragas;

IV - dispor de instalações internas separadas, por áreas, setores e outros meios eficazes, como definição de fluxo de pessoas e alimentos, de forma a evitar as operações suscetíveis de causar contaminação cruzada;

V - dispor de fluxo operacional que não permita a ocorrência de comunicação direta das áreas de manipulação de alimentos com salas de banho, sanitários, lavabos, refeitórios e vestiários instalados;

VI - utilizar materiais que possam ser higienizados ou desinfetados adequadamente;

VII - utilizar lâmpadas dotadas de sistema de segurança contra explosão e quedas acidentais, não estando as mesmas instaladas sobre as linhas de produção ou transporte de insumos ou produtos;

VIII - assegurar que cabos e fios elétricos, quando não contidos em tubos vedados, sejam cobertos com placas, permitindo a ventilação e limpeza; e

IX - assegurar que as tubulações sigam os padrões de cor estabelecidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas ABNT, de acordo com o tipo e a finalidade a que se destinam.

§ 1º Nas áreas de acesso à produção de alimentos deve ser instalado lavatório provido de produtos líquidos para higienização das mãos e toalhas descartáveis.

§ 2º Os recipientes para acondicionamento de resíduos sólidos devem estar tampados e dispor de sacos acondicionadores.

§ 3º Os locais de armazenamento de resíduos sólidos devem ser isolados e exclusivos para esse fim, em conformidade com a norma específica vigente.

§ 4º É proibido o uso de plantas ornamentais ou similares nas áreas de manipulação ou de armazenagem de alimentos.

§ 5º O armazenamento de produtos saneantes domissanitários, solventes e praguicidas deve ocorrer em áreas separadas ou armários fechados, identificados, destinados exclusivamente para esse fim.

Art. 86. As áreas de manipulação de alimentos devem apresentar:

I - pisos constituídos de material resistente ao trânsito, impermeáveis, laváveis e antiderrapantes, não detentores de frestas, de fácil limpeza ou desinfecção e que permitam o escoamento de líquidos até os ralos, evitando assim a formação de poças;

II - paredes revestidas de materiais impermeáveis e laváveis, de cores claras, lisas e sem frestas, livres de umidade e descascamento, de fácil higienização, até a altura adequada para todas as operações;

III - teto construído ou acabado de modo a impedir o acúmulo de sujeiras e a reduzir ao mínimo a condensação e a formação de mofo, devendo ser de fácil limpeza;

IV - janelas e outras aberturas em adequado estado de conservação, que não acumulem sujeira, devendo ser de fácil higienização e dotadas de telas de proteção, com malha igual ou menor que dois milímetros;

V - ventilação e circulação de ar capaz de garantir o conforto térmico e o ambiente livre de fungos, gases, fumaça, pós e outras substâncias que possam causar danos à produção; e

VI - portas de superfícies lisas, não absorventes, de fácil limpeza, fechamento automático e com fresta máxima de um centímetro do piso.

Subseção IV

Do Pessoal

Art. 87. Os manipuladores que operem serviços em áreas de manipulação e preparo de alimentos devem atuar em observância ao disposto no artigo 43 e seus incisos.

Subseção V

Da Armazenagem de Alimentos

Art. 88. Os alimentos industrializados ou não, destinados ao consumo humano, que exijam meios especiais para a manutenção de seus padrões de identidade e qualidade, devem ser armazenados em condições ambientais compatíveis a sua conservação de acordo com a legislação sanitária pertinente e estar livres de contaminação de natureza biológica, química ou física.

Art. 89. Os compartimentos de armazenagem de alimentos destinados ao consumo humano devem estar providos de estrados e prateleiras constituídas de material resistente, impermeável e que facilitem a limpeza e a circulação de ar.

Parágrafo único. Os compartimentos onde são armazenados alimentos cuja manutenção exija condições especiais de temperatura devem estar providos de equipamentos próprios, em condições operacionais satisfatórias e com dispositivo que permita a verificação da temperatura no local, mantendo-se fixados em lugar visível os registros de controle diário da temperatura.

Art. 90. Devem ser adotados e implementados procedimentos efetivos para manter a adequada rotatividade para consumo dos produtos armazenados.

Subseção VI

Dos Equipamentos e Utensílios

Art. 91. Os equipamentos e utensílios utilizados nos locais de manipulação de alimentos devem ser confeccionados de materiais que não liberem substâncias tóxicas, odores e sabores, capazes de resistir a repetidas operações de limpeza e desinfecção e apresentar-se em bom estado de conservação e em condições higiênico-sanitárias satisfatórias.

Subseção VII

Da Exposição e Oferta de Alimentos

Art. 92. Os alimentos destinados ao consumo humano imediato, que tenham ou não passado por processo de cocção, só podem ser expostos com proteção que garanta a segurança alimentar.

Art. 93. A temperatura interior no alimento acondicionado em bandejas aquecidas para exposição ao consumo não deve ser inferior a 60°C (sessenta graus Celsius).

Art. 94. É proibido expor ao público ou armazenar alimentos com prazo de validade vencido ou com rotulagem em desacordo com o exigido pela legislação sanitária pertinente. Subseção VIII Do Transporte de Alimentos Art. 95. Os veículos destinados ao transporte de alimentos devem:

I -dispor de compartimento exclusivo para este fim, constituído de material atóxico e resistente, que permita a conservação, limpeza e desinfecção;

II - manter os alimentos, as embalagens e recipientes afastados do contato direto com o piso do veículo;

III - dispor de estrados e prateleiras constituídos de material resistente, impermeável e liso, de forma a facilitar a limpeza;

IV - garantir que os materiais usados para proteção e fixação das provisões de bordo não constituam fontes de contaminação ou danos para os alimentos; e

V -dispor de meios de controle que permitam manter os alimentos sob temperatura de segurança, de acordo com as especificações do fabricante ou produtor.

Art. 96. Os equipamentos dos veículos destinados ao trans-porte de alimentos devem estar livres de contaminação de natureza biológica, química ou física e atender exclusivamente à finalidade a que se destinam.

Seção II

Dos Reservatórios, Rede de Distribuição e Pontos de Ofertade Água Potável.

Art. 97. A administração portuária, consignatários, locatários ou arrendatários do porto de controle sanitário devem:

I - garantir a oferta de água potável em conformidade com as normas e padrões de potabilidade da água destinada ao consumo humano definidas na legislação sanitária federal pertinente, em toda a extensão da área portuária sob sua responsabilidade;

II - apresentar à autoridade sanitária, mensalmente, laudos de natureza microbiológica e, trimestralmente, laudos de natureza físicoquímica da água potável ofertada na área sob sua responsabilidade, coletadas a partir de pontos previamente identificados pela autoridade sanitária;

III - garantir a existência de padrões de arquitetura e engenharia, certificados por profissional devidamente habilitado, nos pontos de oferta, captação, reservação e distribuição de água potável instalados em toda a extensão da área sob sua responsabilidade, de modo a evitar a ocorrência de contaminação;

IV - disponibilizar, quando solicitado pela autoridade sanitária, a planta hidráulica atualizada de todo sistema de água potável na área sob sua responsabilidade;

V - garantir que o sistema de reservação de água potável instalado na área sob sua responsabilidade seja submetido a procedimentos de limpeza e desinfecção, periodicamente, a cada 180 (cento e oitenta) dias, ou após a realização de obras de reparos, e sempre que houver suspeita de contaminação, de acordo com o disposto no P.L.D., conforme anexo XI deste Regulamento;

VI - disponibilizar, quando solicitado pela autoridade sanitária, planilha de limpeza e desinfecção do sistema de oferta de água potável dos reservatórios, conforme anexo VIII deste regulamento, contendo informações das duas últimas limpezas e desinfecções realizadas, acompanhada dos respectivos certificados, assinados pelo responsável técnico devidamente registrado em conselho profissional.

Art. 98. Os hidrantes devem ser projetados, instalados e mantidos de forma a prevenir a contaminação da água potável, atendendo às seguintes exigências:

I - localizar-se distante de sanitários, lavabos ou similares e em altura suficiente que evite a sua submersão pela ação das marés, de forma a não receber descarga das linhas de resíduos ou dos embornais de embarcações;

II - manter protegido o ponto de conexão ou bocal de ligação ao mangote de abastecimento da embarcação, com tampa presa por correntes e, sempre que não ocorrer operação de abastecimento de água, mantê-lo fechado;

III -ter suas saídas de água protegidas por caixas ou terminando em no mínimo 45 (quarenta e cinco) cm acima da superfície e protegidas por capas de material resistente e impermeável, que impeça a entrada de líquidos na sua parte superior ou laterais, confeccionadas e manuseadas de forma a evitar contaminação;

IV - quando utilizar caixa protetora, esta deve ser de material resistente, impermeável e de fácil limpeza ou construída a partir de material de alvenaria, com porta de acesso ou tampa

vedante, pintada na cor verde e identificada com letras legíveis com a inscrição "ponto de água potável";

V - utilizar mangote exclusivo para a finalidade de operação de abastecimento de água potável, que deve apresentar-se em perfeitas condições de uso.

§ 1º A porta de acesso à caixa protetora de que trata o inciso IV deve permanecer fechada quando não estiver em operação de abastecimento e seu interior mantido em condições higiênico-sanitárias satisfatórias, bem como possuir dispositivo de esgotamento da água acumulada resultante do processo de abastecimento.

§ 2º Após o término da operação de abastecimento referida no inciso V, o mangote deve ter a água do seu interior esgotada, suas extremidades vedadas com tampa de proteção e ser armazenado em local seco, limpo, arejado e protegido de sujidades.

Seção III

Dos Sistemas de Climatização

Art. 99. A administração portuária, consignatários, locatários ou arrendatários devem garantir que o funcionamento e a manutenção de equipamentos de climatização instalados em edificações atendam às exigências estabelecidas na legislação sanitária federal pertinente e às recomendações da Organização Mundial de Saúde - OMS.

§ 1º Os sistemas de climatização com capacidade superior a 5 TR (60.000 BTU's) devem possuir um responsável técnico habilitado.

§ 2º O compartimento onde está instalada a caixa de mistura de ar de retorno e ar de renovação deve ser de uso exclusivo do sistema de climatização, sendo proibida a presença, nesse compartimento, de quaisquer materiais, produtos ou utensílios.

§ 3º A captação de ar externo deve ser preservada de possíveis fontes poluentes, dotando-a de filtro, cuja ação deve ocorrer antes da realização da mistura de ar externo e ar de retorno.

§ 4º Após realização de procedimentos de limpeza e desinfecção do sistema de climatização, as sujidades sólidas devem ser acondicionadas em sacos de material resistente e de porosidade adequada, conforme disposto em norma específica vigente.

Art. 100. Deve ser apresentado à autoridade sanitária competente, quando solicitado, o Plano de manutenção, operação e controle (PMOC) do sistema de climatização, conforme legislações pertinentes, bem como laudos da qualidade do ar.

Parágrafo único. A qualidade do ar dos ambientes climatizados artificialmente, por meio de sistemas de climatização com capacidade de refrigeração igual ou superior a 5 TR's (60.000 BTU's), deverá ser avaliada semestralmente e atender aos parâmetros físicos, químicos e biológicos definidos na RE Nº 09 de 16 de janeiro de 2003, bem como suas atualizações.

Seção IV

Dos Efluentes Sanitários

Art. 101. É proibido o lançamento de dejetos e águas servidas, originários da produção de bens ou da prestação de serviços, na área física sob responsabilidade da administração do porto de controle sanitário, sem tratamento prévio adequado capaz de evitar riscos ao meio ambiente e à saúde pública.

Parágrafo único. A administração portuária, consignatários, locatários ou arrendatários devem apresentar à autoridade sanitária, quando solicitado, informações acerca do sistema de tratamento, incluindo procedimentos de limpeza e recolhimento de resíduos resultantes do tratamento de águas servidas e dejetos.

Seção V

Das Boas Práticas do Gerenciamento de Resíduos Sólidos

Art. 102. Cabe à administração portuária, consignatários, locatários ou arrendatários o gerenciamento integrado dos resíduos sólidos gerados na área sob sua responsabilidade, de forma a evitar agravos à saúde pública e ao meio ambiente, devendo dispor de procedimentos adequados a esse gerenciamento em conformidade com norma específica vigente.

§ 1º Quando a retirada de resíduos sólidos gerados nas embarcações ou na área portuária for realizada por empresas terceirizadas, que operem a coleta e transporte até as áreas de armazenamento, tratamento ou destino final, a mesma será responsável pelo cumprimento das boas práticas conforme estabelecido em norma específica vigente.

Seção VI

Da Higienização de Superfícies

Art. 103. As edificações cujos compartimentos tenham sido expostos a contaminação por fezes, vômitos, urina e outros fluidos orgânicos ou materiais contaminantes devem ser submetidas aos procedimentos de desinfecção de superfícies estabelecidos no Plano de Limpeza e Desinfecção - P.L.D., conforme anexo XI.

Seção VII

Do Controle de Espécimes da Fauna Sinantrópica Nociva a Saúde

Art. 104. A administração portuária, consignatários, locatários ou arrendatários devem manter as áreas sob sua responsabilidade livres de criadouros de larvas de insetos, insetos adultos, outros animais transmissores ou reservatórios de doenças de importância em saúde pública e animais peçonhentos, cuja presença implique riscos à saúde individual ou coletiva, bem como de fatores que propiciem a manutenção e reprodução destes animais.

Art. 105. A administração portuária, consignatários, locatários ou arrendatários devem elaborar, implantar e manter atualizado um programa integrado de controle e monitoramento da fauna sinantrópica nociva contemplando todas as espécies potencialmente transmissoras de doenças de importância para a saúde pública que façam parte do contexto local.

§ 1º O programa deve ser apresentado na forma de termo de referência, ter cópia entregue à autoridade sanitária local a fim de acompanhamento e ser atualizado sempre que houver alguma modificação.

§ 2º O termo de referência deve contemplar no mínimo as informações previstas no anexo XII deste Regulamento.

§ 3º O controle integrado da fauna sinantrópica nociva deve ser desenvolvido de acordo com o levantamento das espécies potencialmente envolvidas na transmissão de doenças de importância para a saúde pública, e do ambiente domissanitário local e circunvizinho, previamente estabelecido, considerando também as condições físicas e de segurança da área na qual será desenvolvido o programa, bem como as condições de ecologia dos vetores e pragas, efetividade e toxicidade dos produtos.

§ 4º Ao final de cada trimestre, deve ser entregue à autoridade sanitária, relatório descritivo das atividades de controle e monitoramento realizadas, incluindo as medidas corretivas, os registros com o método de controle e aplicação, as dosagens utilizadas por edificação e as substâncias ativas do(s) produtos domissanitário (s) utilizado(s) nas concentrações de uso permitidas, bem como os resultados observados para cada espécie controlada.

§ 5º O relatório citado § 4º deve ser assinado pelo responsável técnico da empresa de controle e pela administradora portuária.

Art. 106. Os produtos domissanitários utilizados no controle integrado de fauna sinantrópica nociva devem estar devidamente registrados na Anvisa.

Art. 107. A administração portuária, consignatários, locatários ou arrendatários devem informar à autoridade sanitária sobre as operações de desinsetização ou desratização da área externa e edificações e sobre o tratamento de pragas agrícolas, com antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 108. As ações de controle e de manejo ambiental devem ocorrer em consonância com as previsões legais dos órgãos de meio ambiente competentes.

Seção VIII

Das Responsabilidades

Art. 109. A administração portuária, consignatários, locatários ou arrendatários, respeitadas as responsabilidades previstas em contrato e competências legais, além das obrigações já previstas neste Regulamento, devem:

I - informar à autoridade sanitária os eventos, festas, feiras e similares, que ocorrerão na área portuária, com antecedência de 30 (trinta) dias;

II - manter, na extensão da área sob sua responsabilidade, as instalações de sanitários em condições operacionais e higiênico-sanitárias satisfatórias, disponibilizando aos usuários artigos descartáveis para a higiene pessoal e produtos líquidos para higienização das mãos;

III - submeter à apreciação da autoridade sanitária local, os projetos de arquitetura e engenharia envolvendo construção, instalação e reforma de sanitários, salas de banho e vestiários públicos, bem como de edificações onde serão prestados serviços, armazenamento, comercialização, manipulação e produção de bens sob regime de vigilância sanitária;

IV - garantir que na área sob sua responsabilidade não ocorra produção ou comércio de alimentos em desacordo com o disposto nesta norma e demais legislações pertinentes;

V - respeitar e acompanhar, sempre que necessário, a autoridade sanitária em serviço na área sob sua responsabilidade, providenciando para que lhe sejam asseguradas todas as facilidades no desempenho de suas funções;

VI - garantir à autoridade sanitária, no cumprimento de suas atividades de inspeção sanitária, condições para documentar todas as atividades sujeitas à fiscalização;

VII - manter os estabelecimentos de assistência à saúde em condições higiênico-sanitárias satisfatórias e providos de medicamentos e produtos para saúde, de acordo com a complexidade de atenção e em conformidade com o preconizado pela legislação sanitária pertinente, quando estes estiverem instalados nas áreas sob sua responsabilidade;

VIII - manter os equipamentos de acesso à embarcação, instalados nos cais de atracação, em condições higiênico-sanitárias satisfatórias e em boas condições de segurança e funcionamento;

IX - manter as cargas sujeitas à vigilância sanitária, armazenadas em conformidade com as especificações técnicas que a carga exija para a manutenção da sua identidade, integridade e qualidade, bem como dispor nesses locais, de compartimento apropriado para a coleta de amostras destinadas às análises laboratoriais para controle ou fiscal; e

X - supervisionar todas as atividades de prestação de serviços que ocorram nas áreas sob sua responsabilidade, relacionados à: água para consumo humano, alimentos, gerenciamentos de resíduos sólidos e líquidos, controle e monitoramento da fauna sinantrópica nociva, limpeza e desinfecção de ambientes ou superfícies, climatização, entre outros.

CAPÍTULO VI

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 110. Todos os produtos sob vigilância sanitária disponibilizados nas áreas de portos de controle sanitário devem estar em boas condições de uso, adequadamente armazenados, dentro do prazo de validade e registrados no órgão competente.

Art. 111. Os eventos de saúde ou acidentes que envolvam os trabalhadores ou viajantes devem ser notificados, pela via de comunicação mais rápida e eficiente, à autoridade sanitária local.

Art. 112. As operações ou procedimentos que ofereçam risco à integridade da saúde do trabalhador, quando não dispuserem de Equipamento de Proteção Coletiva (EPC), devem dispor de Equipamentos de Proteção Individual (EPI), em perfeitas condições de uso, manutenção e adequados ao tipo de risco a que se destinam em conformidade com as legislações pertinentes.

Art. 113. A movimentação e armazenagem de cargas nos portos de controle sanitário devem ocorrer de modo a evitar a exposição dos trabalhadores ou outras pessoas que circulam na área a potenciais fatores de risco à saúde.

Art. 114. Sem prejuízo do cumprimento imediato do disposto neste regulamento, as embarcações que operem turismo internacional de viajantes devem cumprir ainda as disposições previstas no guia sanitário para navios de cruzeiro, que será publicado no site da An-visa (www.anvisa.gov.br), no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta Resolução.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 115. O descumprimento das disposições contidas nesta resolução e no regulamento por ela aprovado constitui infração sanitária, nos termos da Lei nº. 6.437, de 20 de agosto de 1977, sem prejuízo das responsabilidades civil, administrativa e penal cabíveis.

Art. 116. Ficam revogadas a Resolução RDC nº. 217, de 21 novembro de 2001, a Resolução RDC nº. 35, de 08 de fevereiro de 2002, a Resolução RDC nº. 337, de 07 de dezembro de 2005 e a Resolução RDC nº. 89, de 27 de dezembro de 2007, e demais disposições em contrário.

Art. 117. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação produzindo efeitos a partir de 01 de março de 2010.

DIRCEU BRÁS APARECIDO BARBANO

Liberação pela Autoridade Marítima(resumo).

ANEXO C - RELATÓRIO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO MARÍTIMO (ABDM)

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE DIREITO MARÍTIMO - ABDM

EMENTA: Solicitação de Withnell Hetherington, através de correspondência dirigida ao ilustre Presidente da Associação Brasileira de Direito Marítimo, no sentido de ser respondido Questionário Suplementar do Comitê Marítimo Internacional acerca de locais de refúgio. Entendimento deste Relator que ora submete ao plenário desta Associação.

RELATOR: VALDIR ANDRADE SANTOS

I – RELATÓRIO

Trata-se de consulta formulada por Stuart Hetherington Co-Chairman CMI – International Working Group à Associação Brasileira de Direito Marítimo, sobre Questionário Suplementar do CMI sobre locais de refúgio para navios em perigo. Informa que o Comitê Legal da IMO, em sua 85ª sessão, realizada em outubro de 2002, recebeu um relatório do CMI concernente às respostas ao questionário de como os Estados Membros, na conformidade de suas leis internas lidam com o problema de navios em perigo procurando por refúgio, e a compensação para os danos que possam ocorrer como resultado dessa decisão. Entende que respostas às questões formuladas no questionário enviado ajudariam o Comitê Legal, em suas considerações adicionais sobre os assuntos e na identificação de brechas que possam ser preenchidas pelos instrumentos internacionais.

Solicita que as respostas da Associação sejam encaminhadas até o próximo dia 25 de julho, posto que o prazo final de submissão dos documentos para a próxima sessão do Comitê Legal da IMO é 11 de agosto de 2003. Finalmente, solicita que ao responder às questões leve-se em conta a lei nacional vigente, assim como a existência de convenções internacionais que provavelmente estarão sendo implementadas no futuro, como por exemplo a HNS Convention de 1991 e a Bunkers Convention de 2001.

Os quesitos estão assim formulados:

Questão 1: Existindo em seu país um lugar de refúgio, onde é permitida ou garantida a entrada de um navio de bandeira estrangeira em perigo, e esse lugar estando localizado no mar territorial de seu país, na ocorrência de poluição ou outro dano como resultado direto dessa entrada, seu país (governo ou autoridade marítima) aceita ou assume algum grau de responsabilidade por esse dano –

A – se o dano aconteceu dentro da jurisdição do seu país? B – se o dano ocorreu dentro da jurisdição do país vizinho?

Questão 2: Onde a entrada para um lugar de refúgio foi negada ou recusada por seu país para um navio de bandeira estrangeira em perigo, e poluição ou outro dano ocorre como resultado direto dessa negativa ou recusa, seu país (governo ou autoridade marítima) aceita ou assume algum grau de responsabilidade por esse dano –

A – se o dano ocorre dentro da jurisdição do seu país?

B – se o dano ocorre dentro da jurisdição do país vizinho?

Questão 3: Nas circunstâncias descritas nas questões 1 e 2,

A – alguma responsabilidade seria imputada ao proprietário do navio?

B – caso afirmativo, de quais defesas poderia o proprietário do navio se valer?

C – se a responsabilidade é imputada ao proprietário do navio, essa responsabilidade poderia ser coberta por um regime adequado de compensação?

Questão 4: Nas circunstâncias escritas nas questões 1 e 2,

A – alguma responsabilidade seria imputada a outra pessoa que o proprietário do navio teria providenciado para dar assistência ao navio em perigo?

B – quem seria responsabilizado pelos custos de assistência ao navio em perigo e responderia por qualquer ameaça de poluição ou incidente real de poluição?

Pede, ao final, que sejam anexados quaisquer leis, regulamento, decreto, decisão judicial ou outro instrumento legal relacionado com as questões acima.

O presente relatório resultou de pesquisas efetuadas pelo Relator junto à Diretoria de Portos e Costas, análise do ordenamento jurídico doméstico e leitura de textos internacionais oferecidos pela ABDM. Naturalmente o presente relatório será enriquecido com os debates que ocorrerão, sendo certo afirmar que a experiência e o saber dos ilustres membros desta Associação contribuirão sobremaneira para preencher as lacunas existentes no presente trabalho.

Este o Relatório.

II – UM LIGEIRO ESCORÇO HISTÓRICO

Longe vai a época em que se falava de local de refúgio como sendo tão somente aquela baía ou aquela enseada para onde navios acorriam em busca de um local seguro para se abrigar das fortes intempéries da navegação. Ou ainda um local no qual embarcações em situação de perigo, decorrente de um rasgo no seu costado, de uma pane em seus equipamentos de bordo ou outra situação igualmente aflitiva, pudesse encontrar porto seguro para efetuar os reparos necessários e prosseguir em sua aventura marítima. Falamos dos navios à vela ou dos barcos a vapor, cujo maior risco para o meio ambiente marinho poderia ser o eventual lançamento de detritos no local.

Os Estados sempre tiveram em mente a preocupação com a salvaguarda da vida humana e os aspectos referentes ao salvamento dos navios era secundária, mesmo porque inexistia um serviço apropriado de salvamento, máxime em se tratando de Brasil, a despeito de normas, as

mais vetustas, fazerem referência à obrigatoriedade de os navegadores assistirem navios em perigo. É evidente que a questão da assistência se encerra em um contexto relacionado com as vidas humanas em perigo no mar, sendo dever de todo Comandante de navio, desde que não implique em grave perigo para a sua embarcação ou para a gente de bordo, prestar assistência a qualquer pessoa em perigo, a outra embarcação, em caso de abalroamento, estando tais regras contidas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Cumpra salientar que o Brasil, tendo aderido à Convenção de Bruxelas, de 1910, pelo Decreto nº 10.773, de 18/02/14, e ainda, por forças nas normas contidas nos antigos Regulamentos para as Capitânicas dos Portos, já impunha a obrigatoriedade de assistência não só às pessoas em perigo como de resto ao próprio navio, sendo a disciplina do Serviço de Socorro Marítimo realizada através de documentos administrativos da Marinha do Brasil (Avisos) e mais tarde recebendo a disciplina legal por via de lei ordinária, in casu a Lei nº 7.203, de 03/07/84, a qual dispõe sobre a assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores. É de saber geral que o Brasil não possui tradição de serviço de assistência e salvamento no mar, salvo aquele prestado diretamente pela Marinha do Brasil, com o enfoque nas vidas humanas. Todavia, entendem os especialistas ser chegado o momento de se implantar regras mais consentâneas com o momento atual, em especial considerando que se deve privilegiar o meio ambiente marinho em qualquer circunstância, salvo a preservação da vida humana.

Com o naufrágio do Navio Prestige, causando graves danos ao ambiente marinho, às zonas costeiras, sobretudo da Galiza, e aos habitantes destas zonas, passou-se a discutir a necessidade de se adotar regras em matéria de recepção de navios em perigo e em matéria de disponibilidade e possibilidade de acesso a locais e portos de refúgio. É óbvio que a análise dos acontecimentos revela que, em situações de emergência, em que se devem tomar decisões muito rapidamente e em condições difíceis, decisões estas que podem ter conseqüências importantes para a economia e a ecologia. Esta a razão, pois, que se supõe motivar a CMI na direção de propor soluções para os Estados, no sentido de que as autoridades competentes disponham de estruturas de comando claras, de planos de emergência e de locais de refúgio bem equipados.

Em matéria publicada no *International Maritime Law*, acerca de locais de refúgio, Richard Shaw informa que o assunto não é novo, e que salvadores estiveram por muitos anos preocupados com a relutância de administrações marítimas nacionais em permitir trazer navios danificados para águas abrigadas, onde suas condições pudessem ser estudadas, com esperança de estabilizar os danos, por considerar que o melhor modo de prevenir dano para ambiente de óleo ou outros produtos perigosos seria mantê-lo dentro do navio e manter este flutuando.

Faz uma avaliação dos aspectos técnicos e políticos da questão áreas de refúgio, aferindo que, na atualidade, não é possível formular uma teoria geral para a obrigação legal de um Estado que injustificadamente se recusa a permitir a entrada de um navio em perigo para suas águas abrigadas.

Traça comentários acerca das iniciativas da IMO, relatando que o assunto “lugares de refúgio” entrou nos programas de trabalho da IMO decorrente dos acidentes ocorridos com navios que poluíram com graves conseqüências ambientes marinhos, em especial o caso “Castor”, navio este que sofreu uma avaria no costado na costa de Marrocos e veio a percorrer diversos Estados em busca de autorização para adentrar a um porto e fazer os serviços necessários, sem êxito. Efetua algumas análises considerando a Convenção de Salvamento e a do Direito do Mar.

III – DO MÉRITO

Ab início, cabem, aqui, algumas considerações: perpassa pela análise da matéria questões de Direito Internacional Público, visto que se tratam de ações que eventualmente, envolvem interesses de Estados, podendo gerar controvérsias, mercê dos aspectos multidisciplinares, tais como navegação em áreas marítimas de outros Estados, transporte de produto perigoso, soberania, territorialização etc. É cediço que cada Estado pode exercer todas as atividades que sejam dirigidas ao bem estar social dos seus nacionais, dos seus interesses políticos, como também que o limite é a não interferência ou prejuízos a outros Estados. A sua competência, no âmbito externo, sofre a limitação da ordem jurídica internacional, diferentemente do que ocorre em seu território, quando o seu poder de autodeterminação dá-lhe a liberdade de escolher as leis que desejar, as políticas que pretende implementar, etc.

Como é cediço, de modo geral, tudo que concerne ao Direito Marítimo, é matéria de segurança nacional, em todos os países com ligações fortes com o mar, compondo ele o seu ordenamento jurídico com Tratados, Convenções, Convênios, e as normas domésticas de cada Estado. O Estado, no exercício de sua soberania interna, atua nos limites de sua jurisdição e, fora dela, com estrita observância das normas internacionais (ou pelo menos assim é que deveria ser). A sua soberania externa, por conseguinte, se regula com os demais Estados por via das normas internacionais que firmar.

Se estamos a falar de soberania, não é demais revermos aqui antigos e tão sabidos conceitos, os quais, a despeito de se destinarem à avaliação de tão renomados catedráticos, não nos auxilia a conduzir a questão da soberania e da jurisdição. Assim, de modo a possibilitar melhor entendimento sobre a matéria, impende apresentar alguns desses conceitos:

Soberania – é o poder supremo ou o poder político de um Estado, e que nele reside como um atributo de sua personalidade soberana. É a competência que ele tem sobre o seu território, as pessoas e as coisas que nele se encontram;

Jurisdição – em sentido lato significa todo poder ou autoridade conferida a uma pessoa, em virtude da qual pode conhecer de certos negócios públicos e os resolver. Ainda, jurisdição é o poder de julgar que, decorrente do imperium, pertence ao Estado. E este, por delegação, o confere às autoridades judiciais (magistrados) e às autoridades administrativas;

Águas jurisdicionais brasileiras – são todas aquelas elencadas no art. 20, III e VI, da Constituição Federal, e mais explicitadas na Lei 9.966/00, in verbis:

“Art. 3º Para os efeitos desta Lei, são consideradas águas sob jurisdição nacional:

- águas interiores;

as compreendidas entre a costa e a linha-de-base reta, a partir de onde se mede o mar territorial;

as dos portos;

as das baías;

as dos rios e de suas desembocaduras;

as dos lagos, das lagoas e dos canais;

as dos arquipélagos;

as águas entre os baixios a descoberta e a costa;

- águas marítimas, todas aquelas sob jurisdição nacional que não sejam interiores.”

Nenhuma dúvida existe de que a soberania brasileira, nas águas jurisdicionais brasileiras, sofre alguns reparos na conformidade do Direito Internacional, enquanto que a jurisdição encontra seu limite na própria lei interna.

Quanto à Zona Contígua, pode o Estado costeiro adotar as medidas de fiscalização necessárias para evitar infrações às normas fiscais, aduaneiras, sanitárias e de imigração, no seu território ou mar territorial. De igual modo reprimir as infrações às normas no seu território ou mar territorial.

No que concerne à Zona Econômica Exclusiva o Estado tem direitos de soberania para fins de aproveitamento e exploração dos recursos naturais na forma do art. 56, letra a), da Lei do Mar, e jurisdição nos termos do mesmo artigo, letra b).

Vejamos o que a propósito estabelece a Convenção sobre o Direito do Mar em seu art. 2, tratando de mar territorial e zona contígua:

“1. A soberania do Estado Costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e,, uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial.

2.....”

A soberania sobre o mar territorial é exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional.”

Leis internas também reconhecem limites à soberania, dentre elas a Lei 2.180/54:

“Art. 3º - É reconhecido aos navios de todas as nacionalidades o direito de passagem inocente no mar territorial brasileiro”

Nesse mesmo diapasão, a Lei 9.537, em seu art. 36:

“Art. 36. As normas decorrentes desta lei obedecerão, no que couber, aos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, especificamente aos relativos à salvaguarda da vida humana nas águas, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental causada por embarcações.”

Como salienta J. F. RZEK, “Se o Estado, em face de circunstâncias peculiares, não se encontra habilitado a exercer sua jurisdição territorial com generalidade e exclusividade....., a própria idéia de sua soberania sofrerá desgaste, e isso produzirá certas conseqüências.” A matéria, objeto deste trabalho, deixa bem latente essa questão da soberania, tendo em vista que eventualmente Estados mais fortes, com interesses em risco, podem pretender fazer uso da pressão para atender os seus desideratos, preservando, in casu, o seu ambiente, e pretendendo que outros Estados disponibilizem os seus.

A questão revela-se de muita complexidade, haja vista a situação de aparente conflito entre o dever de prestar socorro a uma embarcação em perigo e o dever de zelar pelo meio ambiente. Com isso, tem-se instaurado um conflito que norteará a decisão de eventual Autoridade que tenha o dever de decidir quanto a uma autorização para ingresso de uma embarcação danificada em águas brasileiras. No Brasil, como é cediço, a questão ambiental tem assento

constitucional, sendo considerado o meio ambiente um bem de uso comum, cabendo a todos, e em especial às autoridades competentes, a sua proteção.

Se por um lado o salvamento de pessoas em perigo no mar não apresenta quaisquer problemas, posto que o salvamento de vidas humanas é priorizado em relação à qualquer outro bem, o mesmo não se aplica em relação ao navio e cargas a bordo, aí incluídas o óleo, seja ele de consumo ou como carga. Na análise do presente questionário, este Relator considerou que a matéria já teria sido amplamente analisada pelo CMI, consoante o relatório que foi anexado (LEG 85/10/3), comentando sobre as respostas aos questionários encaminhados pelas Associações de Direito Marítimo dos Estados. Informa que apenas três países (Alemanha, Noruega e Reino Unido) teriam designados áreas de refúgios para navios em perigo, excetuado o perigo ambiental, sendo que essa utilização não é garantida, podendo tais áreas ser utilizadas na conformidade do poder discricionário da Autoridade competente.

Relata que muitos Estados concedem a determinadas autoridades o poder para permitir a entrada ou ordenar a remoção de navios, ou ainda para destruir um navio em determinadas situações, como por exemplo onde há risco à segurança de um porto ou ao ambiente marinho. Finaliza com o entendimento de que os Governos devem ser firmes mas não inflexíveis nas questões relativas a áreas de refúgios. Como se pode observar, a presença de risco de poluição marinha afasta a possibilidade de se estabelecer prévia e livremente área de refúgio, sendo o problema analisado caso a caso.

No Brasil também não é diferente, posto que inexistem áreas de refúgio designadas, sendo certo afirmar que a Autoridade Marítima decide em função das circunstâncias, e do problema que afeta a embarcação, sendo o princípio norteador de eventual decisão, o da preservação ambiental das águas jurisdicionais brasileiras.

A regra de competência está contida no art. 4º, I, b), da Lei 9.537/97, quando informa ser atribuição da Autoridade Marítima elaborar normas para:

“tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas.”

Desse modo, toda entrada de embarcação nas áreas supra, assim como seu tráfego e permanência em águas sob jurisdição brasileira, sujeita-se à disciplina determinada pela Autoridade Marítima. Considerando as peculiaridades brasileiras, tais regras são elaboradas pelos representantes regionais, em documentos denominados Normas de Procedimento para as Capitanias dos Portos (NPCP) e Normas de Procedimento para as Capitanias Fluviais (NPCF).

Ainda como atribuição da Autoridade Marítima, na conformidade do mesmo art. 4º, VIII, da norma citada, o de:

“definir áreas marítimas e interiores para constituir refúgios provisórios, onde as embarcações possam fundear ou varar, para execução de reparos.”

Dentro desse enfoque poder-se-ia afirmar que a previsão legal para determinação de áreas de refúgio já existe, restando à Autoridade Marítima defini-las. Entretanto, essa área de refúgio provisório se dá para a realização de reparos que não ponham em risco o meio ambiente. Todavia, nota-se que em se tratando de embarcação estrangeira, em condições operacionais precárias, a regra a ser aplicada é aquela ínsita no art. 5º da Lei 9.537, in verbis:

“Art. 5º A embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval, que apresente irregularidades na documentação ou condições operacionais precárias, representando ameaça de danos ao meio ambiente, à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário, pode ser ordenada a:

I - não entrar no porto; II - não sair do porto;

III - sair das águas jurisdicionais; IV - arribar em porto nacional.”

Veja-se que a ameaça de danos ao meio ambiente é fator determinante para que a embarcação não seja autorizada a entrar no porto ou ainda para que saia das águas jurisdicionais, o que de resto também se constata na própria Convenção sobre o Direito do Mar, a qual reconhece o direito dos Estados de adotarem medidas de proteção ao seu ambiente marinho. Como então conciliar a tese do estabelecimento de áreas de refúgios para navios em perigo, máxime quando presente ameaça ao meio ambiente? Como, em sede nacional, se dá o salvamento e assistência a embarcações em perigo?

A norma de regência da assistência e salvamento de embarcação é a Lei 7.203/84, a qual regula, além dos aspectos gerais da operação, trata das responsabilidades, atribuindo ao armador ou proprietário, conforme o caso, a responsabilidade pelas providências necessárias para impedir ou minimizar o risco de danos ao meio ambiente ou a terceiros, delegando à Autoridade Naval a competência para o trato das questões afetas à matéria.

Naturalmente situações ocorrerão em que para se dar o salvamento da embarcação haverá necessidade de esta adentrar a um local de refúgio e a determinação deste local caberá à Autoridade Marítima, a qual sopesará todos os fatores envolvidos para uma decisão que privilegie os interesses nacionais e preserve a responsabilidade do Estado, pois como é de conhecimento geral, poucos são os Países que estabeleceram sem reservas áreas de refúgio, o que se torna perfeitamente compreensível em face dos últimos acidentes com navios, os quais trouxeram como consequência poluição considerável com graves danos ao meio ambiente e a economia de alguns setores.

No que concerne ao aspecto ambiental, a Lei 9.966/00, dispendo sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, traça regras rígidas de prevenção e estabelece pesadas sanções para os infratores, independentemente de ter o infrator agido comissiva ou omissivamente, além de remeter o agente a outras sanções administrativas e penais previstas na Lei nº 9.605/98 e em outras normas específicas que tratem da matéria, ressaltando ainda ser o agente responsável civilmente pelas perdas e danos causados ao meio ambiente e ao patrimônio público e privado.

Quanto às autoridades com atribuições instituídas pela lei, estas também poderão ser penalizadas se negligenciarem ou se omitirem na apuração de responsabilidades por incidentes de poluição, o que poderá ainda dar azo à responsabilidade do Estado, possivelmente por *faute du service public*, considerando que a responsabilidade dar-se-ia em virtude de falta do serviço, de seu mau funcionamento, do funcionamento tardio ou do não funcionamento. Nesse caso haveria necessidade de se provar a responsabilidade do Estado dentro desses aspectos apresentados.

A determinação, eventualmente, de áreas de refúgio, estaria inserida nas atividades estatais típicas, posto que estaria enquadrada naquelas que dizem respeito à preservação da soberania nacional, à segurança interna, à ordem pública, à segurança da navegação, etc.

Desse modo, é a Autoridade Marítima, na forma da Lei Complementar nº 97/99, da Lei nº 9.537/97 e outras normas infraconstitucionais, responsável pela segurança da navegação, razão pela qual nenhum ato que venha a ter relação com a segurança da navegação, seja ele público ou privado, poderá ocorrer sem a aprovação dessa autoridade, assim como ela não se escusará de decidir, posto que de atos comissivos ou omissivos, resultam o fundamento de responsabilidade, podendo-se afirmar que fundamento da responsabilidade civil do Estado é efetivamente o serviço público prestado, não se levando em consideração a natureza jurídica do destinatário do serviço, se nacional ou estrangeiro. Tal responsabilidade tem assento constitucional no art. 37, § 6º, da Constituição Federal.

Responde, pois, civilmente o Estado (União), por atos de seus Agentes que nessa qualidade causarem danos a terceiros. Assim, se a Autoridade Marítima estabelecer área de refúgio, autorizar a entrada de embarcação estrangeira em perigo nesse refúgio e esta vir a causar poluição ambiental e danos a terceiros, a despeito de a norma atribuir a responsabilidade ao armador ou proprietário, poderia o Estado ser demandado, se comprovadamente a decisão da Autoridade foi temerária, considerando que, em se tratando de prevenção à poluição, deve sempre ser considerado a possibilidade do dano ocorrer.

Assim, a toda evidência, parece-nos que o estabelecimento de áreas de refúgio em águas jurisdicionais brasileiras, é decisão que deve ser tomada com bastante cautela, dado os altos riscos sempre presentes de conseqüências danosas de poluição. Afigura-se mais acertada a posição atualmente adotada pela Autoridade Marítima de analisar caso a caso e, em sendo favorável, autorizar a embarcação a entrar em uma denominada área de refúgio provisória, não sendo pois permitido ou autorizado, a priori, a entrar em águas jurisdicionais brasileiras de embarcações em perigo tal que possa vir a causar poluição. Por tais razões não assume o Estado a responsabilidade por eventuais danos que um navio, nessa situação, venha a causar, embora possa vir a ser demandado em virtude de eventual ato administrativo ensejador de responsabilidade.

Derradeiramente, cabe salientar que quaisquer que sejam as prescrições de ordem internacional que objetivem a imposição, aos países contratantes, de criarem áreas de refúgio, ou de permitirem ou autorizarem que navios estrangeiros em perigo, com risco de poluição ou outro dano considerável ao meio ambiente, adentrem águas jurisdicionais, não poderão ser cumpridas por ofender à Constituição Federal, seja no aspecto da soberania do Estado, seja porque a matéria ambiental tem assento constitucional, sendo reputado o meio ambiente bem de uso comum, na forma do art. 255, in verbis:

“Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.”

Esta, pois, a razão maior pela qual este Relator entende despicinda qualquer discussão de mérito acerca do que preconiza esta ou aquela Convenção internacional acerca do assunto ora em discussão.

IV – CONCLUSÃO

Passemos pois aos quesitos:

Questão 1: Existindo em seu país um lugar de refúgio, onde é permitida ou garantida a entrada de um navio de bandeira estrangeira em perigo, e esse lugar estando localizado no mar territorial de seu país, na ocorrência de poluição ou outro dano como resultado direto dessa

entrada, seu país (governo ou autoridade marítima) aceita ou assume algum grau de responsabilidade por esse dano:

A – se o dano aconteceu dentro da jurisdição do seu país? B – se o dano ocorreu dentro da jurisdição do país vizinho?

Resposta: Como não existe lugar de refúgio determinado, não é permitida ou garantida a entrada de navio sem que haja uma avaliação prévia dos riscos potenciais. Se autorizada a entrada, esta se dará mediante a apresentação de garantias financeiras de parte do interessado, devendo este responsabilizar-se por todos os danos que venham a ocorrer no território brasileiro ou no de país vizinho.

Questão 2: Onde a entrada para um lugar de refúgio foi negada ou recusada por seu país para um navio de bandeira estrangeira em perigo, e poluição ou outro dano ocorre como resultado direto dessa negativa ou recusa, seu país (governo ou autoridade marítima) aceita ou assume algum grau de responsabilidade por esse dano –

A – se o dano ocorre dentro da jurisdição do seu país?

B – se o dano ocorre dentro da jurisdição do país vizinho?

Resposta: Se decorrente de eventual recusa de entrada em águas brasileiras de navio em perigo houver poluição ou outro dano em outro Estado, o Brasil, considerando que o Estado tem o mais legítimo direito de defender seu território de toda e qualquer ameaça, não aceita assumir qualquer responsabilidade pelo fato pois isto significaria uma ofensa a sua soberania.

Questão 3: Nas circunstâncias descritas nas questões 1 e 2,

A – alguma responsabilidade seria imputada ao proprietário do navio?

B – caso afirmativo, de quais defesas poderia o proprietário do navio se valer?

C – se a responsabilidade é imputada ao proprietário do navio, essa responsabilidade poderia ser coberta por um regime adequado de compensação?

Resposta: Na conformidade das respostas anteriores, toda a responsabilidade seria imputada ao proprietário ou ao armador, conforme o caso, podendo utilizar-se de todos os meios de defesa permitidos, não só na esfera administrativa, como também na judicial. Entretanto, considerando o princípio do poluidor pagador, dificilmente o responsável deixaria de ser penalizado, em face das leis brasileiras. A possibilidade de essa responsabilidade ser coberta por um regime de compensação (seguro?) parece frágil, considerando que a legislação brasileira, apesar de acolher e exigir que os navios enquadrados na Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo, de 1969, possuam, para trafegar em águas jurisdicionais brasileiras, o certificado ou garantia financeira equivalente, estabelece que, em casos de poluição, decorrente de descarga de óleo ou substância nociva, ainda que autorizada, não desobriga o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente e de indenizar as atividades econômicas, o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes da descarga. Como se observa, por não ser mensurável, previamente, tais valores, como estabelecer, uma compensação prévia?

Questão 4: Nas circunstâncias escritas nas questões 1 e 2,

A – alguma responsabilidade seria imputada a outra pessoa que o proprietário do navio teria providenciado para dar assistência ao navio em perigo?

B – quem seria responsabilizado pelos custos de assistência ao navio em perigo e responderia por qualquer ameaça de poluição ou incidente real de poluição?

Resposta: A responsabilidade seria sempre do proprietário, ainda que a culpa venha a ser atribuída a outra pessoa que o proprietário tenha contratado para assistir ao navio em perigo. Assim, seria responsabilizado pelos custos de assistência ao navio em perigo o proprietário ou armador, respondendo igualmente por qualquer ameaça de poluição ou incidente real de poluição.

Este o meu entendimento.

Rio de Janeiro, 15 de julho de 2003.

VALDIR ANDRADE SANTOS OAB RJ 99.426