

**UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO
MESTRADO EM DIREITO
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO DIREITO AMBIENTAL**

NICOLE DA SILVA PAULITSCH

**GOVERNANÇA E DIMENSÃO AMBIENTAL NA POLÍTICA PORTUÁRIA
INTERNACIONAL E BRASILEIRA: INTERESSES E CONFLITOS AO PORTO DO
RIO GRANDE – RS**

CAXIAS DO SUL

2013

NICOLE DA SILVA PAULITSCH

**GOVERNANÇA E DIMENSÃO AMBIENTAL NA POLÍTICA PORTUÁRIA
INTERNACIONAL E BRASILEIRA: INTERESSES E CONFLITOS AO PORTO DO
RIO GRANDE – RS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito *stricto sensu* da Universidade de Caxias do Sul, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em Direito na linha de pesquisa Direito Ambiental e Novos Direitos.

ORIENTADORA: PROF.^a DR.^a MARIA DE FÁTIMA SCHUMACHER WOLKMER

CAXIAS DO SUL

2013

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Universidade de Caxias do Sul
UCS - BICE - Processamento Técnico

P328g Paulitsch, Nicole da Silva
Governança e dimensão ambiental na política portuária internacional e brasileira : interesses e conflitos ao Porto do Rio Grande - RS / Nicole da Silva Paulitsch. – 2013.
133 f. : il. ; 30 cm

Apresenta bibliografia.
Dissertação (Mestrado) – Universidade de Caxias do Sul, Programa de Pós-Graduação em Direito, 2013.
Orientador: Profa. Dra. Maria de Fátima Schumacher Wolkmer.

1. Direito ambiental. 2. Sustentabilidade. 3. Gestão ambiental. 4. Governança corporativa. 5. Rio Grande, Porto do (Rio Grande, RS) I. Título.

CDU 2.ed.: 349.6

Índice para o catálogo sistemático:

1. Direito ambiental	349.6
2. Sustentabilidade	502.131.1
3. Gestão ambiental	502.15
4. Governança corporativa	005.58
5. Rio Grande, Porto do (Rio Grande, RS)	627.2(816.5RIO GRANDE)

Catalogação na fonte elaborada pela bibliotecária
Ana Guimarães Pereira – CRB 10/1460



UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL

"Governança e Dimensão Ambiental na Política Portuária Internacional e Brasileira: interesses e conflitos ao Porto do Rio Grande - RS."

Nicole da Silva Paulitsch

Dissertação de Mestrado submetida à Banca Examinadora designada pela Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Direito - Mestrado da Universidade de Caxias do Sul, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Mestre em Direito, Área de Concentração: Direito Ambiental e Novos Direitos.

Caxias do Sul, 17 de maio de 2013.

Banca Examinadora:

Fátima Wolkmer

Profa. Dra. Maria de Fátima Schumacher Wolkmer (Orientadora)
Universidade de Caxias do Sul

Antonio Carlos Wolkmer

Prof. Dr. Antônio Carlos Wolkmer
Universidade Federal de Santa Catarina

Adir Ubaldo Rech

Prof. Dr. Adir Ubaldo Rech
Universidade de Caxias do Sul

Clóvis Eduardo Malinverni da Silveira

Prof. Dr. Clóvis Eduardo Malinverni da Silveira
Universidade de Caxias do Sul

UNIVERSIDADE DE CAXIAS DO SUL
Sistema de Bibliotecas



CIDADE UNIVERSITÁRIA

Rua Francisco Getúlio Vargas, 1130 - B. Petrópolis - CEP 95070-560 - Caxias do Sul - RS - Brasil

Ou: Caixa Postal 1352 - CEP 95020-972 - Caxias do Sul - RS - Brasil

Telefone / Telefax (54) 3218 2100 - www.uces.br

Entidade Mantenedora: Fundação Universidade de Caxias do Sul - CNPJ 88 648 761/0001-03 - CGCTE 029/0089530

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer, primeiramente, a deus, pois sem ele nada seria possível.

Gostaria igualmente de agradecer à minha família, especialmente meus pais, vilson e luanda, os quais sem seu apoio incondicional e estímulo, não conseguiria estar concluindo mais esta etapa em minha vida. Obrigada por tudo!

E não menos importante a ajuda, força, entusiasmo e ensinamentos da minha querida orientadora, prof^a. Maria de fátima wolkmer, que com toda sua paciência, eloquência e sabedoria me guiou o tempo todo nesta jornada. Obrigada por ter acreditado em mim e por ter me apoiado nesta trajetória, desde as primeiras aulas. Sem sua ajuda, com certeza o resultado não seria este. Prof^a amada, a senhora é minha mentora e modelo profissional.

Igualmente, tenho a agradecer a banca de seleção do programa de mestrado, na pessoa do grande mestre e professor dr. Sérgio augustin, que acreditou no meu projeto de pesquisa e me apresentou com esta oportunidade ímpar de participar do programa, bem como de desenvolver esta temática tão específica, mas de vital importância ao planeta.

Por fim, gostaria de agradecer a todos os professores do programa de mestrado, verdadeiros mestres que contribuíram sobremaneira para meu desenvolvimento intelectual, profissional e pessoal.

RESUMO

A finalidade primeira desta dissertação é análise da governança ambiental global e brasileira frente ao caso concreto do Porto do Rio Grande. Para tanto, o trabalho se desenvolveu com a hipótese de que os instrumentos regulatórios de tutela ao meio ambiente presentes na política portuária brasileira possuem como escopo a sustentabilidade da atividade portuária, em conformidade com os ditames do programa de governança ambiental global na área portuária, o que pode ser verificado no Porto do Rio Grande – RS. O objetivo geral deste trabalho centrou-se na identificação das principais Convenções e Tratados internacionais e no ordenamento jurídico do Brasil, dos instrumentos utilizados como mecanismos de tutela do meio ambiente nas atividades portuárias, analisando a finalidade destes instrumentos, bem como desenvolver um estudo de caso do Porto do Rio Grande – RS. A natureza complexa do problema a ser investigado enseja em sua tratativa metodológica a aplicação do processo dedutivo, que permite conhecer aspectos particulares de um fenômeno, em especial atinentes aos aspectos ambiental, econômico e jurídicos decorrentes da atividade portuária. Nesse sentido, a presente dissertação faz considerações a partir do conceito da governança ambiental global e enumera os tratados e acordos internacionais, bem como a legislação nacional que visam a proteção do meio ambiente aplicáveis ao subsetor portuário. Constitui o objeto de estudo o Porto do Rio Grande, no Estado do Rio Grande do Sul, considerado pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República como um dos portos mais ambientalmente responsáveis no contexto portuário nacional, um entre poucos com licença ambiental do IBAMA para operar, sendo destacados seus programas e projetos de gestão na área ambiental.

Palavras-chave: Governança ambiental global. Sustentabilidade. Atividade portuária. Porto do Rio Grande.

ABSTRACT

The first purpose of this dissertation is the analysis of global environmental governance and the case of the Brazilian port of Rio Grande. To this end, the work developed with the hypothesis that the regulatory instruments to protect the environment present in Brazilian ports policy have scoped the sustainability of port activity, in accordance with the dictates of the global environmental governance programme in the port area, which can be checked at the port of Rio Grande-RS. The overall objective of this work has focused on the identification of the main international conventions and treaties and the legal system of Brazil, of the instruments used as mechanisms to protect the environment in the port activities, analyzing the purpose of these instruments as well as develop a case study of the port of Rio Grande-RS. The complex nature of the problem to be investigated immediately in their methodological handling the deductive procedure, that allows to know particular aspects of a phenomenon, in particular with respect to environmental, economic and legal aspects of port activities. In this sense, this dissertation make considerations from the concept of global environmental governance, and enumerates the international treaties and agreements, as well as national legislation for the protection of the environment applicable to the subsector. The object of study is the port of Rio Grande, in the State of Rio Grande do Sul, considered by the Special Secretariat of ports of the Presidency of the Republic as one of the most environmentally responsible ports in the context of national port, one of the few with IBAMA's environmental license to operate, being highlighted their programs and environmental management projects.

Key-words: Global environmental governance. Sustainability. Port activity. The port of Rio Grande.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1. Emissões de CO ² por modais de transporte.....	20
Figura 2. Objetivos estratégicos nas dimensões portuárias.....	31
Figura 3. Modelos de Autoridades Portuárias e as distintas formas de parceria dos setores Público e privado com relação à infraestrutura, superestrutura e operação portuária.....	59
Figura 4. Localização do porto do Rio Grande e principais zonas portuárias.....	90
Figura 5. Histórico de ocupação do Porto Organizado do Rio Grande.....	96
Figura 6. Esquema de organização das informações e possibilidades de aplicações nas ações de gestão ambiental portuárias.....	112

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Breve histórico das principais políticas relacionadas ao setor portuário.....	61
Tabela 2. Principais dispositivos de controle ambiental necessários ao licenciamento.....	81

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACP	Ação Civil Pública
AFS	Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios (<i>International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships</i>)
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AP	Autoridade Portuária
APR	Análise Preliminar de Riscos
BWM	Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios (<i>International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments</i>)
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CBD	Convenção sobre Diversidade Biológica
CCAI	Convenção dos Cursos D'Água Internacionais
CF/88	Constituição Federal de 1988
CNUDM III	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONSEMA	Conselho Estadual do Meio Ambiente do Estado do Rio Grande do Sul
DEPRC	Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
FAURG	Fundação de Apoio à Universidade do Rio Grande
FURG	Fundação Universidade Federal do Rio Grande
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IMO/OMI	Organização Marítima Internacional (<i>International Maritime Organization</i>)
LI	Licença de Instalação
LO	Licença de Operação
LP	Licença Prévia

MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
MPEC	Comitê de Proteção ao Ambiente Marinho
MP/RS	Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul
OGMO	Órgão Gestor de Mão-de-Obra
ONGs	Organizações Não Governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
PNMA	Política Nacional de Meio Ambiente
PNRH	Política Nacional de Recursos Hídricos
PNRM	Política Nacional para os Recursos do Mar
ProEA-PRG	Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
SEA	Avaliação Estratégica Ambiental (<i>Strategic Environmental Assessment</i>)
SEP/PR	Secretaria Especial de Portos da Presidência da República
SIAM	Sistema de Informações Ambientais de Rio Grande
SISAUTO	Sistema de Auto-Monitoramento
SISNAMA	Sistema Nacional de Meio Ambiente
SUPRG	Superintendência do Porto do Rio Grande
TR	Termo de Referência
TUP	Terminal de Uso Privativo
UNCLOS	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
UNCSD	Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável
UNECE	Comitê Econômico para a Europa das Nações Unidas (<i>United Nation Economic Commite for Europe</i>)
ZEE	Zona Exclusiva Econômica

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
1.1 TEMA	14
1.2 DELIMITAÇÃO DO TEMA.....	14
1.3 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA	14
1.4 HIPÓTESE.....	14
1.5 JUSTIFICATIVA	14
1.6 OBJETIVOS	17
1.6.1 Geral	17
1.6.2 Específicos	18
1.7 METODOLOGIA.....	18
1.7.1 Método de abordagem.....	18
1.7.2 Método de procedimento.....	18
1.7.3 Técnica de pesquisa	18
2 GOVERNANÇA AMBIENTAL GLOBAL E ATIVIDADE PORTUÁRIA: A INSERÇÃO DO MEIO AMBIENTE NA PAUTA DA AGENDA PORTUÁRIA INTERNACIONAL.....	20
2.1 PROGRAMAS POLÍTICOS DE GOVERNANÇA GLOBAL E GOVERNANÇA AMBIENTAL GLOBAL	21
2.1.1 Governança ambiental global.....	25
2.2 O MEIO AMBIENTE E A SUSTENTABILIDADE DA POLÍTICA PORTUÁRIA COMO PAUTA NA GOVERNANÇA AMBIENTAL GLOBAL	27
2.2.1 Organização Marítima Internacional (Internacional Maritime Organization – IMO/OMI).....	32
2.2.2 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL)33	
2.3 CONVENÇÕES COM FOCO NA PROTEÇÃO DOS HABITATS NATURAIS E FAUNA AQUÁTICA	37

2.4	PRINCIPAIS INSTRUMENTOS DE REGULAÇÃO DO USO, MANUTENÇÃO E MELHORIAS DAS VIAS NAVEGÁVEIS E DOS PORTOS	47
2.4.1	Regime legal das águas interiores e portos.....	48
2.4.2	Regime jurídico do mar territorial	52
2.4.3	Tutela legal da Zona Exclusiva Econômica (ZEE)	54
2.4.4	Tutela jurídica do alto-mar.....	55
3	POLÍTICA PORTUÁRIA DO BRASIL E A REGULAÇÃO DO MEIO AMBIENTE NAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS	56
3.1	POLÍTICA DO GOVERNO FEDERAL PARA O SUBSETOR PORTUÁRIO A PARTIR DA LEI N.º 8.630/93	58
3.2	AGENDA AMBIENTAL PORTUÁRIA	62
3.2.1	Agenda Ambiental Local	64
3.2.2	Legislação correlata à Agenda Ambiental Portuária	65
3.3	POLÍTICAS E PLANOS NACIONAIS DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE NO SUBSETOR PORTUÁRIO	69
3.4	INSTRUMENTO DE REGULAÇÃO AMBIENTAL: LICENCIAMENTO AMBIENTAL NA ATIVIDADE PORTUÁRIA	74
4	O PORTO DO RIO GRANDE – RS E A PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL: ANÁLISE SOB A PERSPECTIVA DA “BOA GOVERNANÇA”	88
4.1	DESCRIÇÃO ANALÍTICA HISTÓRICA, INSTITUCIONAL E DA ESTRUTURA PORTUÁRIA DO PORTO DO RIO GRANDE	89
4.2	A INCLUSÃO DAS QUESTÕES AMBIENTAIS NA PAUTA DE GESTÃO DO PORTO ORGANIZADO DO RIO GRANDE E SEU LICENCIAMENTO AMBIENTAL...	96
4.3	PROGRAMAS E PROJETOS DE GESTÃO E MONITORAMENTO AMBIENTAL IMPLEMENTADOS NO PORTO ORGANIZADO DO RIO GRANDE	105
4.3.1	Monitoramento ambiental do Porto do Rio Grande.....	106
4.3.2	Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande	107
4.3.3	Monitoramento ambiental da dragagem de aprofundamento do canal do Porto do Rio Grande	109
4.4	PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO E ARRANJO INSTITUCIONAL PARA FINS DE IMPLEMENTAR UMA GOVERNANÇA AMBIENTAL GLOBAL	109

4.4.1 Base informacional	111
4.4.2 Arranjo institucional	113
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	116
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICAS.....	120
ANEXO 1 – Licenças a favor da SUPRG emitidas pelo IBAMA.....	128

1 INTRODUÇÃO

1.1 TEMA

Atividade portuária e meio ambiente.

1.2 DELIMITAÇÃO DO TEMA

Análise da governança ambiental global e brasileira frente ao caso concreto do Porto do Rio Grande. Ressalta-se, todavia, que não serão realizados estudos aprofundados sob os aspectos da gestão pública, nem tampouco dos processos de produção e sua otimização das técnicas empregadas na atividade portuária.

1.3 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

A partir dos ditames dos programas de governança ambiental global, como a tutela ao meio ambiente nas atividades portuárias é regulada e instrumentalizada no Brasil e no Porto de Rio Grande?

1.4 HIPÓTESE

O presente trabalho desenvolve-se com base na hipótese de que os instrumentos regulatórios de tutela ao meio ambiente presentes na política portuária brasileira possuem como escopo a sustentabilidade da atividade portuária, em conformidade com os ditames do programa de governança ambiental global na área portuária, o que pode ser verificado no Porto do Rio Grande – RS, primeiro porto brasileiro a obter junto ao IBAMA o licenciamento ambiental para a sua operação.

1.5 JUSTIFICATIVA

Os conflitos socio-ambientais constituem os sinais do modo como se encontra a relação do homem com a natureza em determinado momento em uma sociedade, apontando como o meio ambiente é incorporado pelos diferentes modelos de desenvolvimento. Na zona costeira tais conflitos merecem especial atenção, tanto pela diversidade de ecossistemas nesse espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, abrangendo as faixas terrestre e marítima.

Com efeito, nenhum outro ecossistema está tão suscetível a todos os impactos da crise ambiental como a zona costeira, do que decorrem importantes consequências para a sustentabilidade do desenvolvimento social e econômico do país (YÁÑEZ-ARANCIBIA, *online*). Nesse aspecto, as zonas costeiras e áreas de estuário estão entre os ecossistemas mais dinâmicos, complexos e produtivos do mundo. Tais áreas são de primordial importância para a vida selvagem e de grande valor em termos de seus ricos recursos naturais (por exemplo, como motivos de viveiro de peixes, etc.). Ademais, também oferecem uma grande variedade de serviços de ecossistema economicamente importantes, tais como a estabilização do litoral, regulação dos nutrientes, sequestro de carbono, desintoxicação de poluição das águas e fornecimento de energia.

Os portos, por sua vez, frequentemente estão situados em ou perto de zonas de estuários, os quais se caracterizam como locais ideais para abrigar os navios, bem como favorecem o acesso ao interior dos principais rios. Importa destacar que a atividade portuária atualmente verificada difere daquela praticada há algum tempo atrás principalmente no que se refere quanto sua interação com o meio ambiente em sentido mais amplo, ou seja, incluindo-se além dos recursos naturais, o ser humano e seus vínculos interativos com o ambiente portuário.

Nesse aspecto, tem-se que o grande desafio hoje enfrentado pela atividade portuária é promover seu desenvolvimento de forma harmoniosa como o meio ambiente que se aloca, ou seja observando o manejo sustentável desses ecossistemas. Isso porque, os portos se consubstanciam em estruturas para trânsito de cargas que funcionam como interface entre os transportes – ou modais – marítimo e terrestre, com fluxos de armazenamento e distribuição, não somente de mercadorias mas, também, de riqueza de alta relevância social. Demandam, assim, áreas abrigadas ou não, com boas profundidades, nas quais se possa realizar o transbordo e prestar outros serviços à carga e à embarcação. (ANTAQ, 2010, p. 39)

Os impactos ocasionados pela atividade portuária no meio ambiente são decorrentes tanto da implantação de estruturas para promover o trânsito de cargas portuárias, como igualmente pela efetiva utilização destas estruturas para o referido trânsito (ANTAQ, 2010, p. 43). Dessa forma, conforme observa Porto (2010, p. 168), a atividade ali presente deve ser revestida de uma lógica de planejamento e implantação de suas estruturas que contenham de modo efetivo e eficaz parâmetros de ajustes aos aspectos naturais locais, com proteção e gestão ambiental.

Nesse prisma, tem-se que as políticas públicas têm, enquanto intervenção direta político-administrativa do Estado sobre a sociedade, a premissa de garantir a coletividade,

através de um conjunto de ações e decisões estratégicas e articuladas. A problemática ambiental, portanto, demanda por respostas políticas, e não técnicas, que transcendam os limites dos mecanismos de comando e controle (LORENÇO; ASMUS, 2011, p.01).

Nestes termos, verifica-se que tal preocupação, atualmente, se encontra incorporada na política portuária a nível mundial e, igualmente, na pauta nacional.

Neste aspecto, denota-se que um dos grandes desafios para a determinação de políticas portuárias sustentáveis é refletir suas vias de desenvolvimento e perspectivas no cenário das transformações tencionadas pelas demandas políticas, econômicas, sociais e ecológicas num mundo globalizado e interdependente. Tal percepção implica numa visão holística e abrangente de uma problemática que deixou de ser somente regional e nacional, tornando-se efetivamente de caráter global.

Emerge desta realidade, a necessidade de construção de programa de governança ambiental global, que visa permitir que a cooperação e o consenso sejam alcançados na negociação para resolver problemas ambientais, com participação cada vez mais ampliada dos Estados e de atores não-estatais.

Assim, tem-se que preemente o estudo da governança ambiental global, com fins à proteção do meio ambiente nas atividades portuárias. Em que pese os problemas para sua consecução, verificam-se diversas iniciativas mundiais nesse sentido, como se constata pelo significativo número de Convenções e Tratados internacional que tencionam a gestão ambiental na atividade portuária.

O Brasil, por sua vez, enfrenta problemas crônicos de infraestrutura portuária. A reforma do setor portuário, iniciada pela Lei 8.630, de 1993, que visou solucionar os altos custos e falta de competitividade, não contemplou com detalhes as questões ambientais relacionadas à atividade portuária – poluição, ruído e movimento de solos, por exemplo – e como construir suas salvaguardas.

A questão assume maior gravidade especialmente considerando que nos termos do anexo VII da Lei n.º 6938/81, os portos e atividades correlacionadas estão classificadas como de alto potencial poluidor e grau de utilização dos recursos naturais. Assim, a atividade portuária deve ser acompanhada de medidas adequadas de prevenção e combate à poluição por ela gerada, estando, inclusive, sujeita aos procedimentos de licenciamento ambiental, bem como à implementação de Sistema de Gestão Ambiental Portuário, tendo em conta as determinações da Resolução Conama n.º 306/2002 e das Portarias SEP números 104/2009 e 414/2009.

Sem embargo de tais determinações legais, verifica-se uma omissão na

regulamentação dos portos acerca das referidas normas ambientais, em especial para proteção da saúde humana e de recursos naturais, existindo em poucos portos unidades ambientais, pessoal qualificado e metodologias apropriadas para tratar da questão.

Assim, malgrado o considerável desenvolvimento constatado na legislação que trata de aspectos ambientais das atividades portuárias, bem como no marco regulatório destas atividades no Brasil, tem-se que ainda existem grandes lacunas a serem preenchidas, a fim de incorporar a visão ambiental no dia-a-dia das atividades portuárias (PORTO & TEIXEIRA, 2002, p. 98).

A despeito do cenário exposto, verifica-se que o Porto do Rio Grande, situado no Estado do Rio Grande do Sul, possui um caráter pioneiro no que concerne a questão ambiental, tornando-se referência nesta área aos demais portos do Brasil. Isso porque, o porto rio-grandino foi o primeiro porto brasileiro a obter Licença de Operação junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), sendo, conseqüentemente, também o primeiro a elaborar um Estudo e um Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) e, mais recentemente, foi o primeiro a implantar um Programa de Educação Ambiental (ProEA) (PORTO DO RIO GRANDE, *online*).

Note-se, ainda, que, em decorrência com comprometimento ante o meio ambiente, o Porto do Rio Grande mantém constante monitoramento de todas as suas atividades, baseado no Estudo de Impacto Ambiental, desenvolvendo suas operações numa convivência perfeita entre trabalho, comunidade e consciência ecológica (PORTO DO RIO GRANDE, *online*).

Neste contexto, a relevância do tema está presente no trabalho apresenta grande potencial para contribuir em preencher tal lacuna, suscitando a necessidade de regulação da tutela do meio ambiente nas atividades portuárias.

Ademais, salienta-se o caráter inédito a que se propõe o presente trabalho, vez que inexistente outra obra que aborde o tema proposto e com especial enfoque no direito comparado.

Assim, justifica-se a elaboração desse trabalho o estudo do alcance da convivência harmônica entre o desenvolvimento econômico portuário e a proteção do meio ambiente, de forma sustentável.

1.6 OBJETIVOS

1.6.1 Geral

O objetivo deste trabalho de pesquisa é identificar as principais Convenções e Tratados internacionais e no ordenamento jurídico do Brasil, os instrumentos utilizados como

mecanismos de tutela do meio ambiente nas atividades portuárias, analisando a finalidade destes instrumentos, bem como desenvolver um estudo de caso do Porto do Rio Grande – RS.

1.6.2 Específicos

Como objetivos específicos, para atingir o objetivo principal pretende-se:

- a) Expor o conceito de governança global, seus limites e acepções, bem como discorrer sobre a necessidade de estabelecimento de um programa de governança global para a área ambiental, chamada de governança ambiental global, em especial no que dizem respeito à proteção do meio ambiente na atividade portuária.
- b) Descrever a problemática ambiental portuária no mundo e no Brasil, especialmente abordando a normatização oriunda da Organização Marítima Internacional (IMO), a qual, por conseguinte, exerce função norteadora da legislação interna dos países signatários, como é o caso do Brasil;
- c) Apresentar a política portuária adotada no Brasil e analisar os instrumentos jurídicos de regulação portuária no que tange a tutela do meio ambiente;
- d) Elaborar um estudo de caso do Porto do Rio Grande, examinado as questões referentes ao meio ambiente no desenvolvimento da atividade portuária.

1.7 METODOLOGIA

1.7.1 Método de abordagem

A natureza complexa do problema a ser investigado enseja em sua tratativa metodológica a aplicação do processo dedutivo, que permite conhecer aspectos particulares de um fenômeno, em especial atinentes aos aspectos econômico e jurídicos decorrentes da atividade portuária.

1.7.2 Método de procedimento

O método de procedimento a ser aplicado na presente pesquisa será o monográfico.

1.7.3 Técnica de pesquisa

No que se refere à técnica a ser empregada, a pesquisa será elaborada em duas etapas:

- a) Pesquisa bibliográfica: livros, publicações avulsas, boletins, jornais, revistas,

pesquisas, monografias, teses etc.

b) Pesquisa de campo: através de entrevistas e intercâmbio de informações profissionais do setor portuário.

2 GOVERNANÇA AMBIENTAL GLOBAL E ATIVIDADE PORTUÁRIA: A INSERÇÃO DO MEIO AMBIENTE NA PAUTA DA AGENDA PORTUÁRIA INTERNACIONAL

No contexto global de desenvolvimento sustentável, o transporte marítimo constitui-se em uma poderosa força e positiva, que possui uma importante participação para o comércio global e sua prosperidade, especialmente considerando o fato de que é responsável pela produção de um pequeno impacto negativo sobre o ambiente global.

Com efeito, o transporte marítimo, que é responsável por 90 por cento do comércio global, é, estatisticamente, o modo de transporte, menos prejudicial ao meio ambiente, tendo em conta seu valor produtivo, conforme se ilustra pela figura abaixo em que se demonstra a emissão de CO² nos três modais mais utilizados:



Figura 1. Emissões de CO² por modais de transporte. Fonte: ANTAQ, 2011.

Neste contexto, os portos possuem uma função estratégica em toda a cadeia logística do comércio exterior como elo imprescindível dos canais de comercialização. Isso porque, o crescimento do comércio exterior e as exigências da competitividade nos mercados globais impuseram sobre as autoridades de transporte e portuárias um maior esforço regional no sentido de equipar seus portos a fim de alcançar novos níveis de eficiência, capacidade e investimento. Para tanto, a implantação de políticas aplicadas em níveis globais e regionais demandam uma combinação de estratégias de modernização institucional, descentralização e

a adição de capital e gestão privada na exploração dos portos e terminais, sem, todavia, deixar de adequá-las aos patamares de sustentabilidade.

Um dos grandes desafios para a determinação de políticas portuárias sustentáveis é refletir suas vias de desenvolvimento e perspectivas no cenário das transformações tencionadas pelas demandas políticas, econômicas, sociais e ecológicas num mundo globalizado e interdependente. Tal percepção implica numa visão holística e abrangente de uma problemática que deixou de ser somente regional e nacional, tornando-se efetivamente de caráter global.

Sem a pretensão de enfrentar todos os dilemas e desafios que vinculam a governança global, o presente capítulo tem por objetivo apresentar uma revisão bibliográfica sobre os conceitos que vinculam governança global, bem como refletir acerca da inserção da política portuária no discurso da governança ambiental global (*environmental global governance*), e, ao final, analisar as principais convenções e tratados que abordam tanto diretamente a questão do meio ambiente na atividade portuária, bem como os principais instrumentos de regulação ambiental focada no seguimento marítimo.

2.1 PROGRAMAS POLÍTICOS DE GOVERNANÇA GLOBAL E GOVERNANÇA AMBIENTAL GLOBAL

Governança global emerge como um tema essencial dentro do debate contemporâneo sobre política mundial. As ênfases, ou os focos analíticos sobre governança, variaram de acordo com realidades vigentes do ponto de vista dos arranjos do ordenamento internacional (DINGWERTH & PATTBERG, 2006, p. 185).

A partir do século XXI consolida-se a percepção, entre estudiosos e tomadores de decisão, de que a multipolarização do sistema internacional deixa de ser um cenário prospectivo e passa a ser uma realidade. Neste cenário, torna-se premente o redirecionamento do foco analítico dos estudos sobre governança global para o estudo dos regimes e organizações multilaterais, especialmente sob a égide da função desempenhada pelos países chamados de emergentes como atores essenciais deste novo formato de governança mundial (BARROS-PLATIAU, 2011, p. 7).

Sem embargo da desconcentração de poder, a governança global enfrenta o desafio da amplificação vertiginosa dos temas que passam a ser regulados também no plano dos regimes e organizações multilaterais. Como resultado, verifica-se que, do esforço para a criação de uma sociedade pautada pelo paradigma da sustentabilidade (SACHS, 2012), emergem numerosos programas ambientais e de desenvolvimento, elaborados e aplicados por diversos

atores sociais, tais como: entidades estatais, organismos internacionais, organizações não-governamentais, a comunidade acadêmica, entre outros (FONSECA, 2012, p. 92).

Com efeito, insta, primeiramente, conceituar governança global. Conforme a Comissão sobre Governança Global da ONU, cuja tarefa é sugerir caminhos e alternativas para a construção de uma comunidade global, o termo governança, em seu relatório intitulado *Our Global Neighborhood* (COMISSÃO SOBRE GOVERNANÇA GLOBAL, 1996), manifesta a tese de que não há alternativa senão trabalhar em conjunto e usar o poder coletivo para criar um mundo melhor, a comissão reflete sobre a ordem internacional e a necessidade de reformar as instituições internacionais em matéria de segurança, desenvolvimento econômico, proteção ambiental e efetivação dos direitos humanos (SETTE, 2010, p. 21).

Prossegue o relatório, sugerindo a adoção de um sistema de governança global para o século XXI e a define como sendo:

A totalidade das diversas maneiras pelas quais os indivíduos e as instituições, públicas e privadas, administram seus problemas comuns. É um processo contínuo pelo qual é possível acomodar interesses conflitantes ou diferentes e realizar ações cooperativas. Governança diz respeito não só a instituições e regimes formais autorizados a impor obediência, mas também a acordos informais que atendam ao interesse das pessoas e instituições (COMISSÃO SOBRE GOVERNANÇA GLOBAL, 1996, p. 2).

Ainda segundo essa Comissão, no plano global, a governança deve ser entendida como um conjunto de relações intergovernamentais envolvendo organizações não-governamentais, movimentos civis, empresas multinacionais e mercados de capital globais.

Em que pese o conceito de governança global desenvolvido pela Comissão sobre Governança Global da ONU, denota-se no campo acadêmico a existência de certa confusão em torno de seu significado. Tal confusão decorre principalmente do fato de que o conceito é evocado não apenas no sentido em que foi introduzido pela no Relatório da Comissão, através da teoria política e de relações internacionais, mas também resta empregado em uma variedade de contextos mais, e especialmente como sinônimo de governo conforme pontualmente observa Weiss, referindo que:

Many academics and international practitioners employ 'governance' to connote a complex set of structures and processes, both public and private, while more popular writers tend to use it synonymously with 'government'. (WEISS, 2000, p. 795).¹

Entretanto, a fim de fomentar um conceito de governança global, necessário se faz que se definam os termos governança e global. Assim, tem-se que o atributo *global* diz respeito a duas esferas diversas: ao topo da escala da atividade humana ou, ainda, a soma de todas as

¹ Tradução livre do autor: “Muitos acadêmicos e profissionais internacionais empregam 'governança' para designar um conjunto complexo de estruturas e processos, tanto públicos como privados, enquanto escritores mais populares tendem a usá-lo como sinônimo com o 'governo'.”.

escalas de atividades. O termo *governança*, por seu turno, denota diversos usos na literatura. Por um lado, alguns autores cunharam o termo *governança* para designar um modo específico de interação social, cuja lógica é diferente dos mercados e governos. Em uma versão mais abrangente, outros autores utilizaram *governança* para referir-se a todas as formas coexistentes de regulamentação coletiva das relações sociais, incluindo a auto-regulação da sociedade civil, a co-regulação dos agentes públicos e privados e a regulação coercitiva do Estado, por meio do governo (MAYNTZ *apud* DINGWERTH & PATTBERG, 2006, p. 188).

Note-se que este conceito mais amplo de *governança*, incorporando direção de processos induzidos por governos e órgãos públicos, reflete-se, também, na compreensão de Rosenau, para o qual tal formulação pressupõe que normalmente a *governança* está intimamente ligada às atividades do governo. Todavia, salienta o autor que *governança* não se configura em sinônimo de governo, ainda que ambos refiram-se ao comportamento intencional, orientados a consecução de um objetivo, composto por um sistema de regras. Porém, a terminologia governo sugere atividades que estão apoiadas por uma autoridade formalmente constituída e legitimada, com poder de polícia para garantir a execução das políticas constituídas, enquanto o termo *governança* refere-se a atividades apoiadas em metas compartilhadas, que podem ou não derivar de responsabilidades legal e formalmente prescritas e que não necessariamente dependem do poder de polícia para superar o desafio entabulado e alcançar seu êxito (2000, p. 4).

Prossegue, ainda, o supracitado autor, argumentando que:

Governance, in other words, is a more encompassing phenomenon than government. It embraces governmental institutions, but it also subsumes informal, non-governmental mechanisms whereby those persons and organizations within its purview move ahead, satisfy their needs, and fulfill their wants.

Governance is thus a system of rule that is as dependent on intersubjective meanings as on formally sanctioned constitutions and charters. Put more emphatically, governance is a system of rule that works only if it is accepted by the majority (or, at least, by the most powerful of those it affects), whereas governments can function even in the face of widespread opposition to their policies. (ROSENAU, 2000, p. 4).

²

Assim, é possível concluir-se que a *governança* pode ser conceituada como um sistema de criação de regras de forma ordenada para a ação coletiva, de caráter mais

² Tradução livre do autor: “Governança, em outras palavras, é um fenômeno mais abrangente do que o governo. Ela abraça a instituições governamentais, mas ele também engloba mecanismos informais, não-governamentais, pelo qual as pessoas e organizações dentro de sua alçada seguir em frente, satisfazem as suas necessidades e satisfazer seus desejos. Assim, a *governança* é um sistema de governo que é tão dependente do significado intersubjetiva como em cartas e Constituições formalmente sancionadas. Mais enfaticamente, *governança* é um sistema de governo que só funciona se é aceite pela maioria ou, pelo menos, pelos mais poderosos do que aqueles que ela afeta, Considerando que os governos podem funcionar mesmo em face da oposição generalizada de suas políticas.”.

abrangente que o governo propriamente. Isso porque, ela abarca além de instituições governamentais, mas também mecanismos informais, não-governamentais, pelo qual as pessoas e organizações dentro de seu âmbito buscam a satisfação de suas necessidades e desejos. Assim, tem-se que a governança é um sistema de governo que simultaneamente depende do significado intersubjetiva, assim como referenda sua legitimidade através de Cartas Políticas e Constituições formalmente sancionadas. Diferencia-se de governo por uma questão de diferença nos processos.

Sem embargo, a definição proposta por Rosenau, e frequentemente adotada na literatura, afirma que governança global é aquela “concebida para incluir os sistemas de regra em todos os níveis da atividade humana – da família à organização internacional – em que a busca de objetivos através do exercício de controle tem repercussões transnacionais.” (1995, p. 13).

Nessa seara, o fortalecimento da governança representa uma possibilidade de estabelecer um processo político com maior abrangência, eficiência e justo. Tem-se, portanto, que a ideia de governança promove o pluralismo político (McFARLAND, 2007), a eficiência e a transparência nos processos de escolha e decisão públicas, de forma a agregar uma ampla gama de atores sociais e processos.

No que concerne às disparidades entre a teoria clássica das relações internacionais e o novo processo introduzido pela governança global, esclarecem Dingwerth & Pattberg que, em primeiro lugar, enquanto o conceito de relações internacionais é por definição principalmente interessado na política entre as nações e devota pouca atenção à atores não governamentais, a governança global não estabelece qualquer hierarquia entre eles. De fato, a noção de governança global atribui igual importância para as organizações não governamentais (ONGs), empresas transnacionais e atores científicos, estando todos em mesmo nível de hierarquia (2006, p. 191).

Em segundo lugar, enquanto as relações internacionais sugerem que a interação internacional pode ser analisada separadamente nos níveis de interação social, a governança global concebe a política mundial como um sistema de vários níveis em que processos políticos locais, nacionais, regionais e globais estão inseparavelmente ligados. Note-se, portanto, que a pesquisa de governança global está particularmente interessada nas interligações entre os diferentes níveis políticos. (DINGWERTH & PATTBURG, 2006, p. 192).

Em suma, pode-se afirmar que o núcleo da concepção de governança global é constituído pela necessidade de maior cooperação entre os governos, juntamente com os

atores não-governamentais, coordenados para atuar no âmbito do sistema das Nações Unidas, a fim de exercer o seu direito dentro da estrutura política. Comunga o raciocínio a Comissão de Estudo do Deutscher Bundestag, em relatório divulgado – "*A globalização da economia mundial: desafios e respostas*" – afirma que:

Como o mundo se torna cada vez mais globalizado e atividades económicas crescem além de quadros regulamentares nacionais, torna-se mais necessário adotar politicamente questões económicas, sociais e ambientais como processos em escala global. Como os desafios globais podem ser gerenciados democraticamente começou recentemente a ser discutido sob o título de "governança global". (2002, p. 67)

Uma das aplicações mais significativas de governança global diz respeito à questão ambiental. Isso porque, as questões ambientais, em geral, transcendem os limites territoriais nacionais e compreendem um conjunto de situações, nas quais os Estados e os demais atores que não-governamentais – tais como ONGs, empresas, os próprios indivíduos – interagem, de forma a exigir a criação de regime internacional pautado em um programa de governança global próprio, conforme será analisado no item a seguir.

2.1.1 Governança ambiental global

A solução de problemas relacionados com o meio ambiente demanda ações que implicam necessariamente uma abordagem global, considerando que, em sua grande maioria dos casos, não se encontram circunscritas em territórios nacionais ou regionais. Podem envolver interesses regionais e globais em seu alcance, e afetar um número limitado de atores ou toda sociedade internacional. Seus efeitos alcançam toda a coletividade em geral, atingindo interesses múltiplos.

Dessa forma, a perspectiva de proteção do meio ambiente em nível global implica em mecanismos que não estão na esfera dos Estados nacionais, mas sim se situam na esfera internacional. O tratamento dos problemas ambientais, sob a ótica da governança preenche, portanto, os requisitos delineados em sua definição, conforme analisam Gonçalves & Costa, que afirmam:

[...] a) as ações e procedimentos resultantes da articulação de interesses de múltiplos atores constituem-se em poderoso instrumento, ou seja, meio e processo para a resolução de variadas questões; b) há necessariamente a participação ampliada, com a presença dos Estados nacionais, das organizações internacionais, das entidades da sociedade civil (ONGs e empresas transnacionais); c) na discussão e formulação de soluções são ressaltadas as dimensões do consenso e da cooperação entre os diferentes atores, que, mesmo em face de divergências (entre Estados mais ricos e mais pobres, como no caso da mudança climática, ou entre ONGs e empresas, em várias questões), tentam construir pontos comuns capazes de avançar, em muitos casos para superar a anarquia no sistema internacional, ou dilemas de ação coletiva, onde alguns buscam evitar os custos da cooperação, mas usufruindo dos benefícios; d) há um conjunto de instituições internacionais, ou seja, regras e normas, formais e informais, que buscam dar conta dos problemas, balizar comportamentos e

estabelecer metas para controle e limitação de ações predatórias ou ameaçadoras ao meio ambiente. (2011, p. 86-87)

Para Najam *et al.*, a governança ambiental global constitui-se na soma das organizações, instrumentos de políticas, mecanismos de financiamento, regras, procedimentos e normas que regulam os processos de proteção ambiental global (2006, p. 3).

A construção da governança ambiental global visa, portanto, permitir que a cooperação e o consenso sejam alcançados na negociação para resolver problemas ambientais, com participação cada vez mais ampliada.

Assim sendo, a extensão de atores na participação do processo de construção, implementação e efetivação, além do campo dos Estados nacionais, emerge como uma das características primordiais da governança ambiental global. Speth e Haas, apud Gonçalves & Costa, esclarecem, ainda, que:

Enquanto os governos são os atores primários, e assim devem assumir responsabilidades por sucessos e fracassos, as organizações internacionais criadas pelos governos e as organizações da sociedade civil fora dos governos exerceram poderosa influência em cada passo dessa caminhada. (2011, p. 93)

A governança ambiental global constitui-se, em essência, uma estratégia para a solução dos problemas ambientais. Assume, destarte, o caráter de meio e processo à disposição para enfrentamento dessas questões. Trabalha com a base na busca do consenso e da cooperação, articulando os diferentes atores envolvidos. Ela exige participação ampliada – Estados, empresas, organizações não governamentais, comunidade científica – e implica em um conjunto de instituições, sejam elas regras e procedimentos, sejam práticas sociais.

Não obstante o exposto, considerado a situação atual de degradação do meio ambiente em nível mundial e a demanda premente de proteção ambiental, a governança ambiental global emerge como uma solução. No entanto, seu maior desafio é a implementação da governança ambiental global, em especial o desequilíbrio de poder e problemas de ordem democrática e de legitimação, tantos nas esferas nacionais como internacional; em outras palavras, a quase ausência de consenso ético-normativo ainda perdura para obstar a efetividade de um sistema de governança ambiental forte o suficiente. (DEUTSCHER BUNDESTAG, 2002, p. 74)

Portanto, o óbice ao sistema de governança ambiental global é reflexo das forças conservadoras e soberanistas que ainda dominam o cenário internacional. Esse sistema internacional de hegemonia conservadora (VIOLA, FRANCHINI e LEMOS RIBEIRO, 2012) torna-se incapaz de atender aos problemas oriundos da profunda interdependência das sociedades contemporâneas, as quais demandam arranjos cooperativos para serem

solucionados. Destarte, o tradicional sistema de governança universal – ancorado no sistema das Nações Unidas – manifesta sua obsolescência; simultaneamente, o experimento com novos mecanismos mais restritos e flexíveis como o G-20 tampouco consegue articular resposta (VIOLA; FRANCHINI, 2012, p. 471).

O cerne da questão fulcra-se na questão de que uma arquitetura eficiente de instituições de governança global apenas torna-se viável caso os principais atores do sistema “fizerem uma transição para o reformismo, aceitando limites ao seu poder e soberania para a construção de bens públicos globais de longo prazo” (VIOLA; FRANCHINI, 2012, p. 471). Entretanto, tal cenário não se aparenta provável no curto e meio prazo.

Assim, tem-se que a administração das fronteiras globais nesse contexto demanda um profundo desafio para a governança em todos os níveis. A governança global apresenta-se especialmente exigida, conforme advertem Viola & Franchini, “[...] na medida em que os limiares planetários se tornam *global commons*, embora de diversa espécie.” (VIOLA; FRANCHINI, 2012, p. 472). Logo, sem elevados níveis de cooperação internacional, a definição e proteção de um espaço de operação seguro para a humanidade tornam-se inviáveis.

2.2 O MEIO AMBIENTE E A SUSTENTABILIDADE DA POLÍTICA PORTUÁRIA COMO PAUTA NA GOVERNANÇA AMBIENTAL GLOBAL

A transição do século XX para o século XXI, marca um período de profundas transformações e demandas de mecanismos de regulação do sistema de gestão do meio ambiente internacional, que tem se expandido, sobretudo nas últimas décadas.

A atual fase da globalização é acompanhada por mutações que, ao incidirem sobre a malha global das interações espaciais de longa distância, redefinem as modalidades técnico-operacionais, assim como a organização espacial do sistema portuário mundial. Neste contexto, tem-se que a posição dos portos, responsáveis por considerável parcela do comércio internacional de mercadorias, se demonstra paradoxal e complexa, especialmente considerando que as políticas portuárias, oscilantes entre concorrência e complementaridade, consistem em posicionar o porto no cerne de redes de transporte e produção através da incorporação de um número crescente de variáveis econômicas, comerciais, urbanísticas, ambientais e sociais frente às racionalidades funcionais e territoriais de atores que podem

transformar o porto em um simples nó de transbordamento ou, ao contrário, em um grande centro logístico. (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012, *online*)

Neste sentido, o impacto sócio-econômico-ambiental provocado pela atividade portuária denota à necessidade de um programa político de governança global na matéria portuária, em especial da proteção do meio ambiente – em todas suas esferas – na atividade portuária. Isso porque, a construção de uma governança ambiental global para a solução de problemas, em especial as questões ambientais, parte da premissa que os impactos danosos ao meio ambiente transcendem, na maioria dos casos, os limites territoriais nacionais e compreendem um conjunto de situações, nas quais os Estados e diversos grupos interagem. Os impactos ambientais decorrentes das atividades portuárias e do transporte marítimo – como, por exemplo, a poluição, acidificação, destruição de habitats marinhos, etc. – se enquadram nessa categoria, sendo considerado, *inter alia*, como um dos dez maiores problemas e desafios ambientais apontados por Speth (*apud* GONÇALVES & COSTA, 2011, p. 88).

Sob o prisma da questão ambiental portuária, tendo em conta as variáveis envolvidas, adota-se como conceito de governança como um sistema de regras formais e informais (normas, procedimentos, costumes), que estabelecem as pautas de interação entre atores no processo de tomada de decisão, considerando-se como atores relevantes tanto os poderes públicos quanto os atores sociais e econômicos envolvidos (MILAN et alii, 2010, p. 5).

Nas últimas duas décadas, conforme observa Doerr, tais políticas lograram êxito nas mudanças na maioria dos portos da América Latina, dispensando especial atenção para o aumento do tráfego de cargas e navios, com aumentos significativos de investimentos e melhorias na produtividade e redução de tarifas (2011, p. 7).

No entanto, crescente déficit na qualidade, problemas na facilitação do comércio e transporte, restrições em sistemas de acesso e uma fraca conectividade e integração dos portos para sua *hinterland*, está provando que estas condições já não são suficientemente para os novos e maiores desafios enfrentados pelo comércio exterior e os portos na atualidade. Ademais, constata-se que a tendência que prevalece tem sido a continuidade da aplicação do modelo de modernização dos terminais, expandindo a infra-estrutura através de investimento privado, mas com a ausência de outros aspectos também necessários, tais como o desenvolvimento do Porto em si e da facilitação do processo da logística.

Além disso, a repercussão da atividade portuária em termos de gestão ambiental é grande e exige mais do que a adequação à legislação vigente, destacando também ações voltadas à segurança, meio ambiente e saúde. Emerge, portanto, da aplicação de ferramentas

de planejamento estratégico de gestão ambiental nos portos, objetivos que demandam a análise de variáveis sobre o meio ambiente econômico, ambiental, social e institucional, que a Autoridade Portuária e, igualmente, operadores portuários devem alcançar para garantir o desenvolvimento sustentável e o crescimento de seu porto.

Nessa seara, oportuno referir que o desenvolvimento sustentável é um tema emergente no que concerne às atividades portuárias. Note-se que o desenvolvimento sustentável considera o desempenho da organização sob quatro perspectivas diferentes e complementares: (i) a econômica, relativa a necessidade de que as instituições e empresas, neste caso, os portos, sejam rentáveis para perdurar no tempo, mantendo os níveis de desenvolvimento e bem-estar; (ii) o social, para fins de atender aos impactos externos e internos que podem ter as operações e o desenvolvimento do porto, indicando a proteção social e o acesso a educação e a cultura; (iii) a ambiental, para prevenir e/ou diminuir o impacto que possa exercer a operação portuária sobre o meio ambiente, conservando os recursos naturais em níveis que não prejudiquem ou coloque em risco as presentes e futuras gerações, assim como a capacidade e qualidade dos ecossistemas; e, (iv) a institucional, para assegurar que o funcionamento, a atribuição de funções e as mudanças na organização das atividades portuárias sejam oportunas, eficientes e efetivas, permitindo a eficaz adaptação da organização às mudanças no mercado e ao meio que a sustenta, de forma a manter uma suficiente capacidade financeira, administrativa e organizacional a médio e longo prazo.

Doerr (2011a, p. 3) salienta que a atividade portuária não está alheia a este novo paradigma de gestão de desenvolvimento sob a égide do desenvolvimento sustentável. Os portos, considerando seu crescimento e tamanho, resultam em sistemas muito complexos. Em geral, a atividade portuária é desenvolvida sob o modelo *landlord port*, que corresponde a gestão baseada em uma operação e investimento indireto, onde a autoridade portuária fornece o terreno e a infraestrutura e o setor privado é responsável pelo provimento da superestrutura e pela realização da operação portuária, sob o pálio dos critérios comerciais de eficiência e segurança. Conforme se expandem as atividades do porto desenvolvem-se, ampliam-se os atores que atuam na atividade portuária.

Destarte, aliando as perspectivas de desenvolvimento sustentável acima indicadas à necessidade de estabelecer um paradigma a ser adotado na atividade portuária com vistas a alcançar a sustentabilidade na atividade e o crescimento do porto, passa-se a indicar os objetivos que devem ser observados pela autoridade portuária e pelos demais atores que igualmente atuam nesta atividade. Seguindo a proposta de Doerr, tem-se os objetivos econômicos podem ser determinados como: o aumento do volume de transações e negócios,

incremento das receitas por novas concessões, a redução das dívidas, a fim de garantir a sustentabilidade financeira do porto e otimizar o retorno sobre os ativos portuários (2011a, p. 4).

No caso da dimensão ambiental, prossegue o autor apontando como objetivos a serem perseguidos os seguintes: observar durante a operação portuária o respeito ao meio ambiente, minimizando os impactos ambientais da atividade portuária e reduzindo os acidentes ambientais e implementando uma melhor gestão ambiental na zona portuária. Por sua vez, os objetivos sociais, que podem ser internos e externos, devem estar enquadrados nos âmbitos de desenvolvimento e gestão dos recursos humanos, incremento da motivação e comprometimento das equipes de trabalho, e alcançar um apoio ativo e respaldo sustentável da comunidade do seu entorno. (DOERR, 2011, p. 4)

Por derradeiro, os objetivos institucionais podem ser determinados como o fomento de mudanças legais e normativas para fins de modernizar a forma de desenvolvimento e operação do porto, reorganizando o mercado portuário ao incorporar os princípios de competência, gestão e investimento privado para ampliar a eficiência e capacidade de expansão dos portos, modernizar o regime de trabalho para aperfeiçoar sua competitividade, desenvolver a comunidade portuária para apurar a eficiência operacional e qualidade nos processos, institucionalizar e otimizar a relação cidade-porto, expandir a gestão operacional do porto a cadeia logística para agregar valor e integrar a comunidade local ao desenvolvimento do porto. (DOERR, 2011a, p. 4)

O gráfico 2, ilustra um resumo de objetivos estratégico para as quatro dimensões, segundo proposto por Doerr:

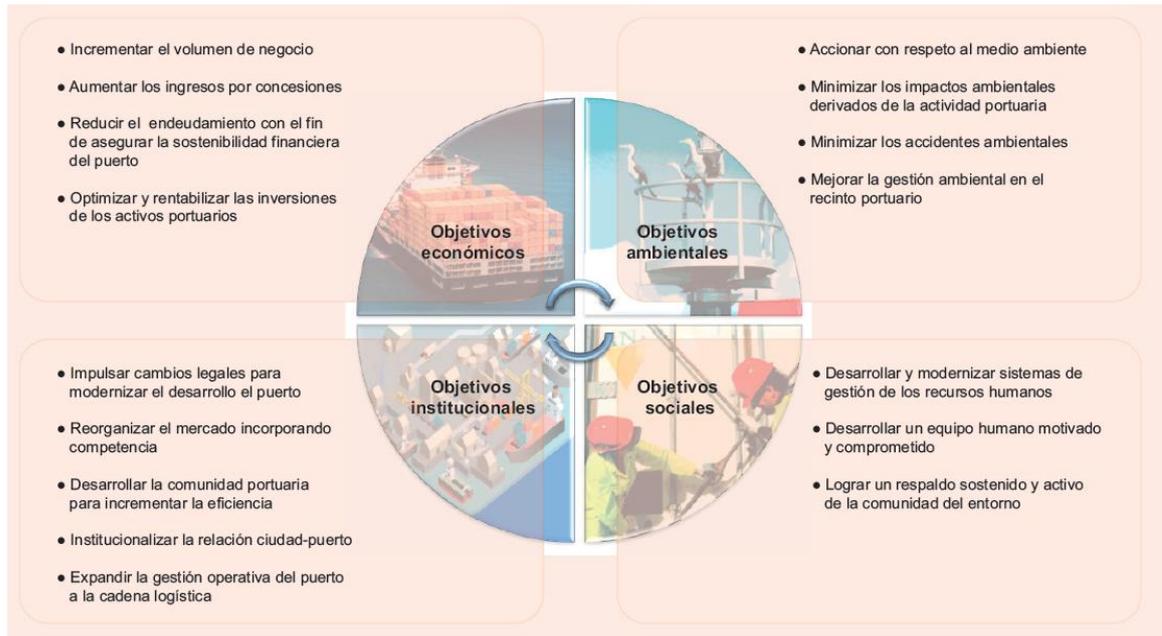


Figura 2. Objetivos estratégicos nas dimensões portuárias. Fonte: DOERR, 2011a, p. 4.

Sem embargo da proposta das dimensões apresentada, verifica-se que a sustentabilidade da atividade portuária acaba sendo abordada tão-somente sob a perspectiva da dimensão ambiental, e em poucos casos, a luz da dimensão social. Note-se que o aspecto menos tratado na gestão estratégica dos portos queda-se a questão institucional, que considerando as características do porto em constituir uma indústria de múltiplos serviços e agentes intervenientes, demonstra um menor dinamismo e capacidade de adaptação do porto às reais necessidades do mercado. Além disso, a dimensão institucional está diretamente ligada à administração pública e, por vezes, subordinada aos ditames e regramentos públicos, o que acarreta certo engessamento da atuação da administração portuária, como ocorre no caso do Brasil. (DOERR, 2011, p. 21)

Assim, tenciona-se que o desenvolvimento sustentável nas quatro dimensões indicadas se converta em prioridade para as autoridades portuárias e seus demais atores, de forma a constituir como parte importante da gestão estratégica dos portos.

Pode-se dizer, assim, em face da complexidade do transporte marítimo demanda uma política marítima e portuária que deve se inscrever numa perspectiva global e intersectorial, baseada num ordenamento do espaço marítimo e costeiro, a fim de combater a intensificação da utilização dos recursos do mar e da costa, de forma a favorecer uma coabitação harmoniosa de interesses antagônicos em um espaço limitado e frágil, bem como abordar as demais dimensões que compõem a sustentabilidade da atividade portuária, conforme outrora exposto.

Com efeito, tem-se como premente a adoção de novas políticas de sustentabilidade em nível nacional e global, que permitam aprofundar, fortalecer e acrescentar uma efetiva proteção em todos os âmbitos sujeitos aos impactos decorrentes da atividade portuária – ambiental, social, econômico e institucional. Ademais, gize-se que, tendo em vista as atuais circunstâncias de preocupação ambiental, incerteza econômica, mudança climática e desequilíbrio social que dizem respeito ao mundo como um todo, se estima que nenhuma espécie de gestão a ser adotada pelas autoridades portuárias pode ser considerada viável e competitiva, se não forem tomadas a partir de uma perspectiva sustentável.

Ante a tal situação, urge a necessidade de uniformização de regras internacionais entre os países que usam o meio de transporte marítimo, diversas convenções e tratados são editadas pelos organismos internacionais. A seguir, serão analisadas as principais convenções e tratados que abordam tanto diretamente a questão do meio ambiente na atividade portuária, bem como os principais instrumentos de regulação ambiental focada no seguimento marítimo.

2.2.1 Organização Marítima Internacional (Internacional Maritime Organization – IMO/OMI)

As partes líquidas da Terra ocupam grande extensão de sua superfície, ocupando cerca de trezentos milhões de metros quadrados com água. No entanto, conforme destaca Mazzuoli, a indivisibilidade geográfica do mar se contrapõe à diversidade jurídica das águas que o integram, de forma a demandar uma atuação positiva por parte do Direito, a fim de regulamentar as implicações jurídicas daí decorrentes. De fato, no direito internacional contemporâneo, verifica-se uma maior regulamentação da figura jurídica do mar (2007, p. 628).

Neste aspecto, destaca-se o papel exercido pela Organização Marítima Internacional (Internacional Maritime Organization – IMO/OMI), que é uma agência especializada e vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU), contando com cento e sessenta e sete (167) Estados Membros, sendo o Brasil integrante da IMO/OMI desde 1963. Suas Convenções constituem-se em instrumentos internacionais que visam padronizar, manter e controlar todas as regras de navegação, segurança (SOLAS), meio ambiente marinho (MARPOL), cooperação técnica e certificação de profissionais e embarcações, ou seja, ela é responsável pela padronização mundial da indústria marítima (que compreende navegação, construção naval, pesca e portos) (ANTAQ, *online*).

Com efeito, o cumprimento das disposições das Convenções IMO/OMI quer pelos tripulantes quer pelos navios e respectivos equipamentos, é atestado pelas Autoridades Marítimas dos Estados-Membros da OMI, ou por Organizações reconhecidas em quem estas deleguem tal competência, através da emissão dos respectivos Certificados de conformidade relativos a cada uma das Convenções em vigor.

A IMO/OMI já elaborou e aprovou ao longo da sua existência, várias Convenções e Protocolos Internacionais, relacionados com as múltiplas áreas do transporte marítimo. Sem embargo, a primeira tarefa da IMO foi providenciar uma nova versão da Convenção Internacional para a Segurança no Mar (SOLAS), considerada o mais importante de todos os tratados relacionados a segurança no mar. Este feito foi obtido em 1960 e desde então a Organização tem voltado suas atenções para questões ligadas ao tráfego marítimo internacional, linhas de carga e o transporte de cargas perigosas, enquanto o sistema de medição de carga dos navios era revisado.

Embora a segurança no mar tenha sido e continue sendo a sua maior responsabilidade, um novo problema começa a surgir – a poluição, especialmente a partir de 1959, quando a IMO/OMI assumiu a responsabilidade pelos problemas decorrentes da poluição, adotando, posteriormente, ao longo dos anos, uma vasta gama de medidas de prevenção e controle da poluição causada pelos navios, bem como de atenuar os efeitos de quaisquer danos que possam ocorrer como resultado de acidentes e operações marítimas.

Alguns desses instrumentos relacionados à proteção marinha são a seguir discriminados e analisados.

2.2.2 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL)

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios – MARPOL, adotada em dezembro de 1973, foi posteriormente emendada pelo Protocolo de 1978, passando a ser conhecida como MARPOL 73/78, possui por propósito o estabelecimento de regras para a completa eliminação da poluição intencional do meio ambiente por óleo e outras substâncias danosas oriundas de navios, assim como a minimização da descarga acidental daquelas substâncias no ar e no meio ambiente marinho.

Desde que entrou em vigor, em 1983, a MARPOL foi emendada 26 vezes e possui um texto bastante detalhado e extenso. A MARPOL substituiu, para grande partes dos Estados signatários, a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição do Mar por Óleo (OILPOL), de 1954, que não era eficientemente aplicada. No entanto, alguns Estados continuam vinculados apenas à Convenção de 1954. (ACCIOLY *et al.*, 2011, p. 727)

Assim, considerando que a poluição do mar não decorre exclusivamente de acidentes e vazamentos de óleo, a MARPOL abrangeu outros poluentes do mar, além do óleo. Nesse sentido, são os poluentes lançados por navios cargueiros através de sua água de lavagem de seus tanques diretamente no mar.

No que concerne às atividades portuárias, tem-se que a MARPOL também impõe uma obrigação importante para o governo de Estado Membro, que é fornecer instalações de recepção de resíduos e de lixo gerados em navios, que não pode ser descarregado para o mar. Os meios de recepção devem ser adequados a satisfazer as necessidades dos navios que utilizam o porto, sem lhes causar atrasos indevidos. Os requisitos para as instalações de recepção portuárias criam um incentivo para os navios para cumprimento à Convenção MARPOL e minimizar as descargas para o mar (MIKELIS, 2010, *online*).

Nesse ínterim, destacam-se as seguintes resoluções mais relevantes no tema instalações portuárias receptoras de resíduos, sendo apresentado o seu conteúdo a seguir, restando o texto completo nos Anexos da presente dissertação.

A Regra 38 do Anexo I da MARPOL estabelece as regras para as instalações de recebimento de navios, tanto nas áreas localizadas fora das áreas especiais, como nestas áreas, determinando que o Governo de cada Parte deve comprometer-se a assegurar o provimento nos terminais de carregamento, nos portos em que são realizados reparos e em outros portos em que os navios tenham resíduos oleosos para descarregar, de instalações de recebimento para recepção de tais resíduos e de misturas oleosas que fiquem como rejeitos em petroleiros e em outros navios, adequadas para atender às necessidades dos navios que as utilizarem sem causar-lhes demora indevida. Define, ainda, as espécies de instalações de recebimento que deverão ser providas. Ressalta, ademais, a necessidade de notificação à Organização, para divulgação às Partes interessadas, todos os casos em que for alegado que as instalações providas com base nesta regra são inadequadas (MARPOL/ANEXO I, *online*).

Em adendo à supracitada Regra, a Regra 18 do Anexo II, da MARPOL, define os dispositivos das instalações de recebimento e dos terminais da carga de acordo com as necessidades dos navios que utilizam seus portos, terminais ou portos onde são realizados reparos, de forma a assegurar que as instalações sejam adequadas para o recebimento dos resíduos e das misturas contendo resíduos de substâncias líquidas nocivas, sem que os navios envolvidos sofram uma demora indevida. Para tanto, o Governo de cada Parte da Convenção deve assegurar que os terminais de descarregamento da carga sejam dotados de dispositivos para facilitar o esgoto dos tanques de carga dos navios que estiverem descarregando substâncias líquidas nocivas naqueles terminais. Salienta, entretanto, que os mangotes e os

sistemas de redes de carga do terminal, contendo substâncias líquidas nocivas recebidas dos navios que estiverem descarregando aquelas substâncias no terminal, não deverão ser drenados de volta para o navio. No caso de inadequação das instalações conforme as exigências constantes na Regra em apreço, a Parte deverá informar à Organização, para fins de divulgação às Partes envolvidas (MARPOL/ANEXO II, *online*).

Corroborando ao Anexo II, a Regra 12 do Anexo IV, da MARPOL, reitera a determinação aos Governos de cada Parte da Convenção o provimento, nos portos e terminais, de instalações de recebimento de esgoto adequadas para as necessidades dos navios que as utilizam, sem causar-lhes atrasos indevidos (MARPOL/ANEXO IV, *online*).

Em complementação às Regras anteriores, a Regra 7 do Anexo V da MARPOL, estabelece, ainda, o dever de cada Parte em prover instalações para o recebimento de lixo nos portos e terminais, sem causar atrasos indevidos aos navios, e de acordo com as necessidades dos navios que as utilizam (MARPOL/ANEXO V, *online*).

A Regra 17 ao Anexo VI estabelece, ainda, que as instalações providas pelas Partes devem atender às necessidades dos navios que utilizam seus portos em que são realizados reparos, em especial no que concerne o recebimento de substâncias redutoras de ozônio e de equipamentos que contenham essas substâncias, quando retirados de navios, assim como o recebimento de resíduos da limpeza de gases de descarga provenientes de um sistema de limpeza de gases de descarga, e, das necessidades das instalações de sucateamento ou reciclagem do material de navios no que se refere ao recebimento de substâncias redutoras de ozônio e de equipamentos que contenham essas substâncias, quando retirados de navios. No entanto, na hipótese de um determinado porto ou terminal de uma Parte estiver – levando em consideração as diretrizes a serem desenvolvidas pela Organização – localizado num lugar remoto ou sem a infraestrutura industrial necessária para manusear e processar as substâncias mencionadas, i.e., não podendo aceitar essas substâncias, a Parte deverá informar à Organização qualquer porto ou terminal desses, de modo que essa informação possa ser disseminada a todas as Partes e a todos os Estados Membros da Organização para a sua informação e para quaisquer medidas cabíveis. Outrossim, determina que a Parte que tenha fornecido essa informação à Organização deverá informar também à Organização os portos e terminais em que existem instalações de recebimento disponíveis para manusear e processar aquelas substâncias (MARPOL/ANEXO V, *online*).

Com efeito, note-se que a IMO/OMI reconheceu o fornecimento de instalações portuárias receptoras de resíduos é fundamental para a aplicação efetiva da MARPOL, e o Comitê de Proteção ao Ambiente Marinho da IMO/OMI, cuja sigla em inglês é MPEC,

incentivou fortemente os Estados Membros, particularmente os signatários da Convenção MARPOL como Estados portuários, a cumprir suas obrigações constantes na Convenção de prover instalações portuárias receptoras de resíduos adequadas.

O conceito de instalações portuárias receptoras de resíduos adequadas pode ser deduzido da MEPC 42, na qual se concordou que para alcançar "meios de recepção adequados", o porto deve ter em conta a necessidade operacional de usuários e fornecer meios de recepção para o tipo e as quantidades de resíduos usualmente gerados pelos navios, sem, porém, causar demoras para os navios.

Em Resolução de março de 2000, MEPC 44, no art. 83, concluiu que instalações adequadas podem ser definidos como aquelas que: (i) navegantes usam;. (ii) satisfazem plenamente as necessidades dos navios que a utilizam regularmente; (iii) não fornecem aos navegantes com um desincentivo para utilizá-los; e, (iv) contribuem para a melhoria do ambiente marinho. (MIKELIS, 2010, *online*)

Além disso, a supracitada Resolução afirmou que instalações fornecidas pelo porto devem: (i) atender às necessidades dos navios que normalmente utilizam o porto; e, (ii) permitem a eliminação final de resíduos oriundos dos navios de forma ambientalmente adequada.

Sem embargo, adotando-se a linha proposta por Mikelis, constata-se que a MARPOL não define quaisquer normas prescritivas para as instalações portuárias receptoras de resíduos, em que pese exigir que estas sejam *adequadas*. Nesse aspecto, o termo *adequado* é definido de forma qualitativa em uma Resolução MEPC – 44, a qual não se configura em um instrumento obrigatório. (MIKELIS, 2010, *online*)

Ademais, a MARPOL não define quaisquer requisitos de certificação para as instalações portuárias receptoras de resíduos, assim como tampouco define os requisitos aptos para a gestão ambientalmente correta dos resíduos e/ou lixo entregues em uma instalação portuária. Apenas a Resolução MEPC 44, que não é um instrumento obrigatório, exige que a eliminação final de resíduos oriundos dos navios deve se dar de forma ambientalmente.

Não obstante tais lacunas apontadas, observa-se que na 54ª sessão realizada em março de 2006, o MEPC enfatizou a importância das instalações portuárias receptoras de resíduos para a implementação da Convenção MARPOL e afirmou que a política de tolerância zero de descargas ilegais de navios só poderá ser alcançada efetivamente com a existência de meios de recepção adequados nos portos. Portanto, o Comité requereu a todas as partes da Convenção MARPOL, particularmente os Estados portuários, para cumprir as suas obrigações constantes da Convenção para fornecer instalações de recepção de resíduos gerados durante a

operação normal dos navios. O Comitê também decidiu desenvolver um Banco de Dados do Instalações Portuárias Receptoras de Resíduos (e, inglês, PRFD), como um módulo do Sistema Integrado de Informações de Navegação da IMO/OMI (em inglês, GISIS). (IMO, *online*)

2.3 CONVENÇÕES COM FOCO NA PROTEÇÃO DOS HABITATS NATURAIS E FAUNA AQUÁTICA

A agenda ambiental internacional conta com importantes momentos oficiais, referentes a convenções internacionais que possuem como escopo a proteção dos habitats naturais e da fauna aquática. Esta seção é dedicada à apresentação destes instrumentos de proteção internacionais.

Convenção sobre Diversidade Biológica (CBD)

A Convenção sobre Diversidade Biológica, também frequentemente referida pela sigla em inglês CDB, é um dos principais resultados da Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e o Desenvolvimento – CNUMAD (Rio 92), realizada no Rio de Janeiro, em junho de 1992.

A Convenção sobre Diversidade Biológica constitui-se no instrumento legal que confere tratamento amplo à biodiversidade, na tentativa de equilibrar conservação e uso dos recursos naturais biológicos. Note-se que, conforme pondera Acciolly *et al.*, as demais Convenções e documentos limitam-se à conservação de espécies específicas e espaços ou à restrição do comércio, a CBD possui como objetivo a própria biodiversidade, de forma a preservar a variedade das diferentes formas de vida na Terra, seja no meio terrestre ou aquático, e declara-a preocupação comum da humanidade (2011, p. 778).

A Convenção em apreço é o principal fórum mundial na definição do marco legal e político para temas e questões relacionados à biodiversidade – 168 países assinaram a CDB e 188 países já a ratificaram, tendo estes últimos se tornado Parte da Convenção.

A Convenção traduz seus objetivos orientadores em compromissos vinculativos em sua parte dispositiva, consoante os artigos 6º até o 20º. Estes contêm, nomeadamente, obrigações sobre a proteção e a gestão dos habitats naturais, *ex vi* do art. 8º, e a avaliação de impacto e minimizar os impactos negativos, a teor do art. 14º. (ONU/CBD, 1992, *online*)

Convenção de Ramsar

A Convenção Relativa às Zonas Úmidas de Importância Internacional Especialmente como Habitat para Aves Aquáticas, ou como é conhecida Convenção de Ramsar, é um tratado intergovernamental, cuja missão constitui-se na “conservação e uso racional de todas as zonas úmidas por meio de ação local, regional e nacional e cooperação internacional como meio de se alcançar o desenvolvimento sustentável em todo mundo”.

Adotada na cidade Iraniana de Ramsar, em 02 de Fevereiro de 1971, entrou em vigor em 1975, e seu tempo de vigência é indeterminado. No âmbito da Convenção, os países membros são denominados partes contratantes; até julho de 2012, a Convenção contabilizava 162 adesões (THE RAMSAR CONVENTION ON WETLANDS, *online*).

O Brasil, considerando suas dimensões territoriais, a qual acolhe uma grande variedade de zonas úmidas importantes, assinou a Convenção de Ramsar em setembro de 1993, ratificando-a três anos depois. Essa decisão possibilita ao país ter acesso a benefícios como cooperação técnica e apoio financeiro para promover a utilização dos recursos naturais das zonas úmidas de forma sustentável, favorecendo a implantação, em tais áreas, de um modelo de desenvolvimento que proporcione qualidade de vida aos seus habitantes.

A Convenção prevê o reconhecimento do valor das zonas úmidas como recurso econômico, cultural, científico e recreativo, visando à conservação de habitats da flora e da fauna características, especialmente de aves aquáticas. Pode abranger lagos, rios, pântanos, charcos, turfeiras, marismas próximas às costas, recifes de coral, mangues, naturais ou artificiais, permanentes ou temporários.

Cada parte contratante é obrigada a designar zonas úmidas adequadas no seu território para inclusão em uma lista de zonas húmidas de importância internacional, conforme dispõe o art. 2º, item 1, da Convenção de Ramsar. As partes contratantes devem, ainda, formular e implementar seu planejamento a fim de promover a conservação das zonas úmidas incluídas na lista e na medida do possível o uso inteligente das zonas úmidas no seu território, do que se depreende do art. 3º, item 1, da referida Convenção (THE RAMSAR CONVENTION ON WETLANDS, *online*).

A exclusão ou a restrição das zonas úmidas protegidas é regida pelo art. 4º, item 2, da Convenção, que prevê:

Article 4.

2. Where a Contracting Party in its urgent national interest, deletes or restricts the boundaries of a wetland included in the List, it should as far as possible compensate for any loss of wetland resources, and in particular it should create additional nature reserves for waterfowl and for the protection, either in the same area or elsewhere,

of an adequate portion of the original habitat. (THE RAMSAR CONVENTION ON WETLANDS, art. 4º, *online*)³

Por fim, cumpre referir que Para aderir ao tratado, cada país deve depositar um instrumento de adesão junto à Unesco, que opera como depositária da Convenção, e, simultaneamente, designar no mínimo uma zona úmida de seu território para ser reconhecida como Sítio Ramsar, a fim de ser incluída na Lista de Zonas Úmidas de Importância Internacional, também chamada de Lista de Ramsar.

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito das Utilizações dos Cursos d'Água Internacionais para fins Distintos da Navegação (CCAI)

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito das Utilizações dos Cursos d'Água Internacionais para fins Distintos da Navegação, ou ainda CCAI – Convenção dos Cursos D'Água Internacionais, foi adotada pela Assembléia Geral da ONU, em 21 de maio de 1997, com a finalidade estabelecer regras universais gerais sobre o regime das águas transfronteiriças.

Nesse aspecto, a Convenção destina-se a fortalecer as medidas nacionais para a proteção e a gestão ecológica de águas de internacionais superficiais e subterrâneas. A convenção obriga as Partes, ainda, a prevenir, controlar e reduzir a poluição da água de fontes pontuais e não-pontuais. Dessa forma, conforme observa Yahn Filho, “[...] o surgimento desse novo conceito no direito internacional levou-nos à idéia de que as fronteiras são tridimensionais e de que a poluição, bem como quaisquer outros danos à natureza, diz respeito a toda a humanidade, pois não conhecem limites políticos.” (2003, p. 35).

A Convenção também inclui disposições para o acompanhamento, investigação e desenvolvimento, consultas, sistemas de alerta e alarme, assistência mútua, arranjos institucionais e a troca e proteção de informações, bem como o acesso do público à informação. Obriga as partes contratantes, notadamente para assegurar a promoção da gestão de hídricos sustentáveis, incluindo a aplicação da abordagem dos ecossistemas, segundo determinação do art. 3º, item 1, alínea i, da CCAI.

A principal controvérsia levantada por esta Convenção, reside nos moldes de conjugação da aplicação dos dois princípios-chave que introduz nos artigos 5º – Uso

³ Tradução livre ao autor: “Caso uma Parte Contratante, devido ao seu interesse nacional urgente, anule ou restrinja os limites da zona úmida incluída na Lista, deverá, na medida do possível, compensar qualquer perda de recursos da zona úmida e em especial criar novas reservas naturais, para as aves aquáticas e para a proteção dentro da mesma região ou em outra, de uma porção apropriada do habitat anterior.”

equitativo e razoável dos usos e participação –, e 7º – Obrigação de não causar danos significativos – que detém alguma ambiguidade e subjetividade.

De fato, o art. 7º, que trata da obrigação de não causar dano significativo, requer aos Estados que partilham um curso de água, a tomada de medidas adequadas no sentido da prevenção de provocarem danos significativos nos cursos de água dos Estados vizinhos e a obrigação de os compensar por quaisquer danos que lhe sejam imputáveis e que não estejam contemplados num acordo.

Entretanto, não obstante a importância que permeia a questão das águas internacionais, tem-se que tal Convenção ainda não alcançou o número mínimo de ratificações estatais, qual seja 35 ratificações, necessário para entrar em vigor internacionalmente. (UNITED NATION TREATY COLLECTION, *online*).

Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras matérias (Convenção de Londres, 1972)

Com efeito, constata-se que o material decorrente das operações de dragagem compõe a maior parcela de todo alijamento marinho. A maioria deste material tem origem em operações de manutenção em portos, rios e outros cursos de água, com objetivo de evitar assoreamento, sendo uma pequena porcentagem deste material residual considerado moderadamente contaminado.

Nesse cenário, a Convenção sobre a Prevenção de Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e outras matérias, ou também conhecida como Convenção de Londres de 1972, foi adotada em 1972 e entrou em vigor em 1974, restando alterada pelo Protocolo de 1996, que eventualmente substituirá a Convenção. Não obstante o Protocolo tenha entrado em vigor em 2006, contando com 28 Estados partes, a maioria dos Estados continua parte apenas da Convenção, que conta com 83 partes. Dessa forma, verifica-se que ambos instrumentos vigoram paralelamente. A IMO foi indicada para atuar como Secretariado da Convenção, apenas quando da sua entrada em vigor em 1975. (ACCIOLY *et ali*, 2011, p. 726-727)

Oportuno destacar que no Brasil, a Convenção foi aprovada pelo Decreto Legislativo n.º 10/82 e promulgada pelo Decreto n.º 87.566/82. O Protocolo, contudo, não restou ratificado.

A Convenção de Londres busca estabelecer o controle efetivo de todas as fontes de contaminação do meio marinho, e especialmente, impedir a contaminação do mar pelo alijamento de resíduos e outras substâncias nos mares, incluindo o oriundo de material dragado. A definição de alijamento – também chamado *dumping* – envolve todo despejo

deliberado, no mar, de resíduos e outras substâncias, efetuado por embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar, bem como todo afundamento deliberado de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar; e exclui o despejo proveniente de acidentes e de operações normais destas fontes. Cabe ressaltar que lançamentos acidentais ou consideradas normais, segundo definição conferida pela Convenção, não são considerados alijamento.

A Convenção é universal no seu âmbito; as águas internas são, no entanto, excluídas, conforme determina o art. 3º, item 3, da Convenção. O art. 1º da Convenção de Londres, estabelece seu princípio básico, qual seja:

As Partes Contratantes promoverão, individual e coletivamente, o controle efetivo de todas as fontes de contaminação do meio marinho e se comprometem, especialmente, a adotar todas as medidas possíveis para impedir a contaminação do mar pelo alijamento de resíduos e outras substâncias que possam gerar perigos para a saúde humana, prejudicar os recursos biológicos e a vida marinha, bem como danificar as condições ou interferir em outras aplicações legítimas do mar. (CONVENÇÃO SOBRE A PREVENÇÃO DE POLUIÇÃO MARINHA POR ALIJAMENTO DE RESÍDUOS E OUTRAS MATÉRIAS DE 1972, art. 1º, *online*)

O Protocolo de 1996 configura-se muito mais restritivo que a Convenção. Depreende-se de seu teor, que o despejo de resíduos ou outras matérias é proibida, exceto para aqueles materiais especificamente enumerados no art, 4º do Anexo I. Este último inclui novamente o material dragado.

Outrossim, oportuno referir que a Convenção de Londres foi complementada com diversos acordos regionais. O primeiro acordo regional celebrado nesse sentido foi a Convenção de Oslo, de 1972, para a prevenção da poluição marinha por alijamento de navios e aeronaves. A supracitada Convenção aplicava-se para o nordeste do Oceano Atlântico e ao Mar do Norte. Sua abordagem foi semelhante da Convenção de Londres. Em 1992, em Paris, as partes da Convenção de Oslo assinaram a Convenção para a proteção do meio marinho do Atlântico Nordeste, também chamada de Convenção OSPAR, que entrou em vigor em 25 de março de 1998 e substituiu da Convenção de Oslo. O Anexo II da Convenção OSPAR proíbe o despejo de todos os resíduos e outros materiais, exceto aqueles resíduos que são especificamente listados, tais como o material dragado e desde que devidamente autorizado. (VAN HOOYDONK, 2006, p. 64)

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, também conhecida pela sigla inglesa UNCLOS ou como Convenção de Montego Bay, assinada em 10 de dezembro de 1982 na cidade jamaicana de Montego Bay, fornece um quadro geral para os direitos e obrigações dos Estados relacionadas com os oceanos. Ao contrário dos acordos acima referidos, as regras da UNCLOS em relação ao alijamento não visam elaborar normas para

reger essa forma de poluição, mas sim para estabelecer um quadro de jurisdição nas quais tais normas, desenvolvidas nos Estados, podem ser prescritas e aplicadas. Isso porque, a Convenção cria um arcabouço jurídico bastante completo, porém carente de implementação imediata, tendo em conta a necessidade de regulamentação específica e pontual. (ACCIOLY et al., 2011, p. 729).

Neste aspecto, oportuno trazer à baila a análise elaborada por Gomes acerca da proteção internacional do ambiente na Convenção de Montego Bay, em que aponta a evolução no tratamento das questões relativas ao meio ambiente marinho, qual seja a migração da abordagem baseada em pressuposto de que a capacidade de assimilação e/ou aproveitamento era tendencialmente ilimitada, para a adoção de um modelo de capacidade de assimilação e/ou aproveitamento tendencialmente limitada, de forma que o novo paradigma a ser observado refere-se à abstenção de intervenções potencialmente lesivas ao meio marinho, ainda que inexistam dados científicos que determinem onexo causal entre a conduta interventiva e o dano potencial (2002, p. 696-697).

Conforme os artigos 210º, item 1 e 210º, item 2, ambos da UNCLOS, os Estados possuem a obrigação de adotar leis e regulamentos e tomar quaisquer outras medidas necessárias para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho por alijamento. Tais leis, regulamentos e medidas devem assegurar que dumping não for realizada sem a autorização das autoridades competentes dos Estados, *ex vi* do art. 210º, item 3, da UNCLOS. O referido artigo dispõe, ainda, no seu item 4, acerca do dever dos Estados em procurar estabelecer regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados, para prevenir, reduzir e controlar a poluição por alijamento.

Na hipótese de o alijamento ocorrer dentro do mar territorial e zona econômica exclusiva ou na plataforma continental, observa-se a necessidade de autorização prévia e expressa do Estado costeiro, que tem o direito de autorizar, regular e controlar esse alijamento após a devida consideração da questão com outros Estados que, pela sua situação geográfica, podem ser adversamente afetados, nos termos do que estatui o art. 210º, item 5, da UNCLOS.

Por derradeiro, as regras nacionais que não podem ser menos eficazes do que as regras e normas de caráter global para prevenir, reduzir e controlar tal poluição, segundo art. 210º, item 6, da Convenção de Montego Bay, quais sejam: as normas e regras dispostas na Convenção de Londres, bem como as constantes no Protocolo de 1996, após a sua definitiva entrada em vigor. De acordo com o art. 216º da Convenção do Mar, Estados que são partes da UNCLOS também estão legalmente obrigados a aplicar as leis, regulamentos, aplicáveis

regras e normas internacionais adotadas em matéria de prevenção da poluição marinha por alijamento.

Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios (Convenção AFS)

A Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, também conhecida pela sigla em inglês Convenção AFS – *International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships*, AFS –, foi assinada em Londres em dezembro de 2001 e entrou em vigor em 2008. A Convenção AFS, que possui por propósito a redução ou eliminação dos efeitos nocivos ao meio ambiente marinho e à saúde humana causados por sistemas anti-incrustantes, define em seu art. 2º, item 2, sistemas antiincrustantes como “[...] uma camada, tinta, tratamento de superfície, superfície ou dispositivo utilizado em um navio para controlar ou impedir a incrustação de organismos indesejáveis” (IMO/OMI, 2001, *online*).

Nessa seara, estudos têm demonstrado que estes compostos persistem na água, matando a vida marinha, agredindo o meio ambiente e possivelmente ingressam na cadeia alimentar (VAN HOOYDONK, 2006, p. 65). Assim, tem-se que a Convenção AFS visa reduzir ou eliminar os efeitos adversos sobre o ambiente marinho e a saúde humana dos sistemas antiincrustantes.

No Brasil, a Convenção foi aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 797/2010.

Convenção Internacional para o Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos dos Navios, 2004 (Convenção BWM)

O uso da água de lastro faz parte dos procedimentos operacionais usuais do transporte aquaviário moderno, sendo fundamental para a sua segurança. Isso porque, a água de lastro é utilizada pelos navios para compensar a perda de peso decorrente do desembarque de cargas. Dessa forma, sua captação e descarte ocorrem principalmente em áreas portuárias, permitindo a realização das operações de desembarque e embarque de cargas nos navios. Ademais, através da sua utilização planejada, torna-se possível controlar o calado e a estabilidade do navio, de forma a manter as tensões estruturais do casco dentro de limites seguros. (ANTAQ, 2012a, *online*)

No entanto, tem-se que durante as operações de lastreamento do navio e de descarga de sedimentos, junto com a água também são capturados e/ou descarregados pequenos

organismos que podem acabar sendo transportados e introduzidos em um outro porto previsto na rota de navegação. Entre os organismos transportados, determinadas espécies são consideradas indesejáveis em muitas áreas do mundo, tendo em conta seu efeito devastador para o meio ambiente local, como é o caso do mexilhão asiático. Além desta espécie, outras bactérias e micróbios, vírus, pequenos invertebrados, algas, plantas, cistos, esporos, além de ovos e larvas de vários animais igualmente acabam sendo transportados. Devido à grande intensidade e abrangência do tráfego marítimo internacional, a água de lastro é considerada como um dos principais vetores responsáveis pela movimentação transoceânica e interoceânica de organismos costeiros. (ANTAQ, 2012a, *online*)

Assim, em 13 de fevereiro de 2004, a IMO adotou a Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, ou também conhecida pela sigla em inglês Convenção BWM – *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments*, BWM –. A Convenção somente entrará em vigor 12 meses após ser ratificada por pelo menos 30 países que juntos representem no mínimo 35% da arqueação bruta da frota mercante mundial. O texto da Convenção foi aprovado pelo Brasil através do Decreto Legislativo no 148/2010 de 15 de março de 2010. Em 14 de abril de 2010 o Brasil depositou o instrumento de ratificação junto à IMO.

O objetivo da Convenção é prevenir, minimizar e, por fim, eliminar a transferência de Organismos Aquáticos Nocivos e Agentes Patogênicos através do controle e gerenciamento da Água de Lastro dos navios e dos sedimentos nela contidos, conforme se extrai do art. 2, item 1, da Convenção BWM. (IMO/OMI, 2004, *online*)

A Convenção obriga, ainda, cada Parte Contratante a exigir dos navios sujeitos a esta Convenção e que tenham o direito de arvorar sua bandeira ou operem sob sua autoridade que cumpram as prescrições estipuladas na referida Convenção, incluindo as normas e prescrições aplicáveis contidas no Anexo, devendo tomar medidas efetivas para assegurar que esses navios cumpram tais prescrições, segundo determina o art. 4º, item 1, da Convenção BWM. (IMO/OMI, 2004, *online*)

Além disso, o art. 4º, item 2, da Convenção em apreço estabelece que cada Parte deverá, com o devido respeito suas condições particulares e capacidades, desenvolver políticas, estratégias ou programas nacionais para Gerenciamento de Água de Lastro em seus portos e águas sob a sua jurisdição que estejam de acordo com os objetivos desta Convenção e visem atingi-los. (IMO/OMI, 2004, *online*)

Também, as Partes devem comprometer-se a assegurar que, nos portos e terminais por ela designados para a limpeza ou reparo de tanques de lastro, sejam oferecidas instalações

adequadas para a recepção de Sedimentos levando-se em conta as Diretrizes desenvolvidas pela Organização, segundo o art. 5º, item 1, da Convenção. Atente-se que as referidas instalações de recepção devem funcionar sem causar demora indevida aos navios e deverão oferecer destinação segura para tais Sedimentos, que não cause perdas ou danos ao seu meio ambiente, à saúde pública, às propriedades e recursos ou aos de outros Estados. A Convenção ainda chama as Partes para promover a investigação e a cooperação entre eles, e contém disposições sobre pesquisa, certificação e inspeção dos navios. (IMO/OMI, 2004, *online*)

Convenção da ESPOO

A Convenção do Comitê Econômico para a Europa das Nações Unidas – ou *United Nation Economic Commite for Europe*, cuja sigla é UNECE, em inglês – para Avaliação dos Impactes Ambientais num Contexto Transfronteiras, ou como é conhecida Convenção de Espoo, foi adotada na cidade finlandesa de Espoo, em 26 de fevereiro de 1991 e ficou-se ratificada em 24 de junho de 1997.

A Convenção Espoo estabelece as obrigações das Partes para avaliar o impacto ambiental de determinadas atividades que são suscetíveis de causar efeitos adversos transfronteiriços significativos, do que estatui o art. 2º, item 3, da Convenção. Também estabelece a obrigação geral dos Estados-Membros a notificar e consultar a todos os grandes projetos em pauta e que possam ter um impacto ambiental negativo significativo além fronteiras, ex vi do art. 3º, da Convenção Espoo. (CEENU/UNECE, 1991, *online*)

Ademais, oportuno destacar que, no contexto da Convenção Espoo, foi assinado um Protocolo em Kiev, em maio 2003, o qual, uma vez em vigor, exigirá uma avaliação ambiental estratégica (SEA – *Strategic Environmental Assessment*) para avaliar as consequências ambientais do projeto oficial de planos e programas. Um SEA é realizado muito mais cedo no processo de decisão do que um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e, portanto, é visto como um instrumento fundamental para o desenvolvimento sustentável. Um SEA é efetuado para planos e programas que com foco em transportes, gestão da água e turismo e que constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos constantes do Anexo I, assim como qualquer outro projeto listados no Anexo II, que exige um a elaboração de EIA conforme a legislação nacional (art. 4º, item 2, do Protocolo). O Protocolo prevê também a ampla participação do público (Art. 8º). (VAN HOOYDONK, 2006, p. 66).

A Convenção Espoo possui 45 Estados-Partes, localizados na América do Norte, Europa e Ásia (UNITED NATION TREATY COLLECTION, *online*).

Convenção de Aarhus

A Convenção de Aarhus sobre acesso à informação, participação pública em processos de tomada de decisão e acesso à justiça em questões ambientais, foi assinada pelos países da Comunidade Européia em 25 de junho de 1998, na cidade dinamarquesa de Aarhus, e se encontra em vigor desde 30 de outubro de 2001.

A Convenção de Aarhus parte do princípio de que uma melhoria da participação e da sensibilização dos cidadãos para os problemas ambientais conduz a uma melhoria na proteção do meio ambiente. Assim, a Convenção tem por objetivo contribuir para a proteção do direito de cada pessoa, das gerações presentes e futuras a viver num ambiente favorável à sua saúde e bem-estar. Para atingir ao objetivo definido, a referida Convenção propõe uma intervenção em três domínios: i) garantia do acesso do público à informação sobre ambiente de que dispõem as autoridades públicas; ii) promoção da participação do público na tomada de decisões com efeitos sobre o ambiente; iii) alargamento das condições de acesso à justiça em matéria de ambiente, caso não tenham sido observados os direitos indicados ou o direito ambiental em geral. (PARLAMENTO EUROPEU, *online*)

A Convenção de Aarhus representa um significativo avanço no Direito Internacional do Meio Ambiente na medida em que estipula regras claras sobre participação pública em processos de decisão ambiental, garantindo também o acesso dos cidadãos a informações relevantes sobre qualidade ambiental e acesso à justiça para proteger o direito de todos a um meio ambiente sadio.

Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (Rio+20)

A Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, cuja sigla em inglês é UNCSDD ou, ainda, como é conhecida, Rio+20, foi organizada conforme a Resolução 64/236 da Assembleia Geral das Nações Unidas (A/RES/64/236), sendo realizada no Brasil de 20 a 22 de junho de 2012.

Esta Conferência, a Rio+20, marcou o 20º aniversário da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (UNCED), realizada no Rio de Janeiro em 1992, e o 10º aniversário da Cúpula Mundial sobre Desenvolvimento Sustentável (WSSD), promovida em Joanesburgo, no ano de 2002.

O objetivo da Conferência consistiu em assegurar um comprometimento político renovado para o desenvolvimento sustentável, avaliar o progresso feito até o momento e as lacunas que ainda existem na implementação dos resultados dos principais encontros sobre desenvolvimento sustentável, além de abordar os novos desafios emergentes. (ONU, *online*)

Um dos temas abordados na Rio+20 diz respeito aos oceanos e mares, os quais são reconhecidos como componentes essenciais e integrados do ecossistema da Terra, sendo fundamentais para seu sustento. Por este motivo, no texto da Conferência, os Estados Partes se comprometeram na proteção e restauração da saúde, produtividade e capacidade de resistência dos oceanos e ecossistemas marinhos, para manter a sua biodiversidade e sua conservação, assim como a utilização sustentável para as gerações presentes e futuras. Para tanto, assumem o compromisso de aplicar efetivamente uma abordagem ecossistêmica e segundo o princípio da precaução na gestão das atividades com impacto sobre o ambiente marinho, em conformidade com os ditames do direito internacional (ONU/UNCSD, 2012, *online*).

O texto da Rio +20 reconhece, ainda, no item 162 a importância da conservação e uso sustentável da biodiversidade marinha, além das áreas de jurisdição nacional, sendo necessário o desenvolvimento de um instrumento internacional que tenha por escopo tal questão.

Ademais, depreende-se do documento final da Rio+20, uma grande preocupação com a saúde dos oceanos e da biodiversidade marinha, os quais são afetados negativamente pela poluição marinha, incluindo detritos marinhos, especialmente de plástico, poluentes orgânicos persistentes, metais pesados e compostos de nitrogênio-baseado, a partir de um número de fontes marinhas e terrestres, incluindo o transporte e escoamento de terra, muitos deles oriundos das atividades portuárias. Assim, firmaram os signatários o compromisso de adotar medidas para reduzir a incidência e o impacto dessa poluição nos ecossistemas marinhos, incluindo através da implementação eficaz das Convenções adotadas no âmbito da Organização Marítima Internacional (IMO/OMI) e o acompanhamento das iniciativas relevantes, como o Programa de Ação Global para a Proteção do Ambiente Marinho a partir de atividades baseadas em terra, bem como a adoção de estratégias coordenadas para este fim, estipulando como prazo o ano de 2025, conforme se denota do item 163 da Rio+20. (ONU/UNCSD, 2012, *online*).

Sem embargo, em que pese as críticas elaboradas ao documento final da Conferência Rio+20, tem-se que a questão em torno da poluição marinha, inclusive a proveniente das atividades portuárias e de transporte marítimo foram alvo de análise e de comprometimento entre as Partes signatárias da Conferência, dentre elas o Brasil.

2.4 PRINCIPAIS INSTRUMENTOS DE REGULAÇÃO DO USO, MANUTENÇÃO E MELHORIAS DAS VIAS NAVEGÁVEIS E DOS PORTOS

Neste tópico serão apresentados os principais conceitos e instrumentos jurídicos que visam tutelar o uso, manutenção e melhorias das vias navegáveis e dos portos.

Conforme descrito item anterior, não obstante a indivisibilidade geográfica do mar se opõe à diversidade jurídica das águas que o compõe, o que demanda uma atuação de cunho positivo por parte do Direito, no sentido de regulamentar as implicações jurídicas daí decorrentes (MAZZUOLI, 2007, p. 628). Assim, tem-se que o uso, manutenção e melhorias nas vias navegáveis e nos portos são igualmente regulados por instrumentos que compõem o direito internacional do mar. Este ramo do direito internacional distingue várias zonas marítimas, conferindo a cada qual uma tutela jurídica específica.

Entretanto, oportuno ponderar que as regras e medidas de proteção dos habitats naturais e da fauna aquática, que constituem obstáculo a sua livre utilização, bem como o regramento como foco na manutenção ou a melhoria das rotas de transporte marítimo internacional e dos portos podem, assim, entrar em conflito no que concerne sua aplicabilidade com as demais regras e princípios do direito internacional.

Passa-se, dessa forma, à análise dos principais regramentos no que concerne ao uso, manutenção e melhorias das vias navegáveis e portos.

2.4.1 Regime legal das águas interiores e portos

O território dos Estados, em sentido amplo, é compreendido pelo solo, subsolo, pelo espaço aéreo e pelas águas. Nesse ínterim, o domínio marítimo do estado se exerce, ora nas águas interiores – mares interiores, lagos, baías, estuários, rios, canais e portos –, ora no mar territorial, na zona contígua, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental. Em que pese em seu conjunto as águas representarem um todo dominial, cada qual apresenta características próprias que devem ser estudadas separadamente.

Conforme proposto por Gidel, apud Accioly *et al.*, a expressão águas interiores possui duas acepções: uma geográfica e outra jurídica. Na primeira acepção compreende as águas encerradas no Estado; enquanto na segunda concepção compreende as que se encontram aquém da linha de base ou de partida do mar territorial (ACCIOLY *et ali*, 2011, p. 747). Nesta última hipótese, tais águas passam a encontrar-se diretamente submetidas às regulamentações da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III), assinada em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982.

Com efeito, o conceito de águas interiores se encontra disposto no art. 8º, parágrafo 1º, da CNUDM III, que dispõe que:

Artigo 8.º

Águas interiores

1-Excetuando o disposto na parte IV, as águas situadas no interior da linha de base do mar territorial fazem parte das águas interiores do Estado. (CNUDM III, 1982, art. 8º)

Assim, para a supracitada Convenção, as águas interiores são todas aquelas situadas no interior da linha de base do mar territorial, das quais são exemplos as reentrâncias, do litoral, as baías, os portos, as radas, as desembocaduras de rios e estuários, bem como as águas situadas entre as ilhas ou ilhotas ou entre estas e a costa, quando encontram-se em determinadas condições de proximidade. Tais águas estão localizadas entre a costa e a linha de base do mar territorial do Estado, e constituem parte integrante do território nacional, ou seja, são a parte interna do domínio marítimo do Estado que exerce ilimitadamente sua soberania sobre estas (MAZZUOLI, 2007, p. 630).

Dessa forma, note-se que o regime jurídico das águas marítimas interiores é fixado pelo Estado costeiro, que goza de soberania territorial plena sobre estas águas, salvo hipóteses de extraterritorialidade.

Consequentemente, as águas interiores, em oposição ao que ocorre com o mar territorial, não está submetida ao direito de passagem inocente, salvo, como pontua Martins, se o traçado da linha de base considerar águas interiores parte do mar anteriormente considerado mar territorial (2008, p. 61).

Isto também implica a ausência de qualquer direito sob a égide do direito internacional para navios estrangeiros que entram nos portos de um estado. Em outras linhas, os navios que se dirigem a águas interiores ou a escalas em instalação portuária fora das águas interiores, possui o Estado costeiro o direito de adotar medidas necessárias para impedir qualquer violação das condições a que está sujeita sua admissão. Ademais, impõe ressaltar a regra insculpida no art. 25º, parágrafo 3º, da CNUDM III, que prevê o direito do Estado costeiro em suspender temporariamente navios estrangeiros em determinadas áreas de seu territorial, determinando que:

Artigo 25.º

Direitos de protecção do Estado costeiro

3. O Estado costeiro pode, sem fazer discriminação de direito ou de facto entre navios estrangeiros, suspender temporariamente em determinadas áreas do seu mar territorial o exercício do direito de passagem inofensiva dos navios estrangeiros, se esta medida for indispensável para proteger a sua segurança, entre outras, para lhe permitir proceder a exercícios com armas. Tal suspensão só produzirá efeito depois de ter sido devidamente tornada pública. (CNUDM III, 1982, art. 25).

No que concerne ao direito de entrada, tem-se que, normalmente, tais direitos são encontrados nos tratados bilaterais (VAN HOOYDONK, 2006, p. 82). Além disso, a

Convenção e Estatuto do Regime Internacional dos Portos Marítimos, adotada em Genebra em 1923, garante a não discriminação na concessão de acesso aos portos. A Convenção foi ratificada por um número de Estados-Membros da União Européia, América Latina, Ásia, África e Oceania.

Oportuno destacar o artigo 2º, parágrafo 1º, da Convenção estabelece que estão sujeitos ao princípio da reciprocidade os Estados Partes, os quais se comprometem a conceder os navios de outros Estados Partes igualdade de tratamento com seus próprios navios, ou de qualquer outro Estado que seja, nos portos marítimos situados sob sua soberania ou autoridade, no que respeita à liberdade de acesso ao Porto, o uso da porto e o pleno gozo dos benefícios no que diz respeito a navegação e as operações comerciais que ele oferece para embarcações, suas cargas e passageiros. Dessa forma, institui que:

Article 2º. Subject to the principle of reciprocity and to the reservation set out in the first paragraph of Article 8, every Contracting State undertakes to grant the vessels of every other Contracting State equality of treatment with its own vessels, or those of any other State whatsoever, in the maritime ports situated under its sovereignty or authority, as regards freedom of access to the port, the use of the port, and the full enjoyment of the benefits as regards navigation and commercial operations which it affords to vessels, their cargoes and passengers.

The equality of treatment thus established shall cover facilities of all kinds, such as allocation of berths, loading and unloading facilities, as well as dues and charges of all kinds levied in the name or for the account of the Government, public authorities, concessionaries or undertakings of any kind. (ONU, 1923, art. 2º).⁴

Em resumo, embora não haja nenhum direito cogente no plano internacional que assegure o ingresso em portos, verifica-se que diversos Estados desfrutam de tal prerrogativa tendo em conta a adesão em tratados multilaterais ou bilaterais.

A Convenção sobre o Direito do Mar (CNUDM III) se ocupa especificamente das baías no seu art. 10º, dos portos no art. 11º, e dos ancoradouros no art. 12º.

Seguindo mesma seara dos portos, constata-se que aos rios e canais, enquanto parte integrante das águas interiores, igualmente inexistente tutela jurídica internacional que confira direito de livre navegação em benefício de todos os Estados em rios internacionais, ou seja, os rios que atravessam o território de mais de um Estado ou constituem a fronteira de um Estado. Nesses casos, muitos rios internacionais estão sujeitas ao referido direito quando

⁴ Tradução livre do autor: “Artigo 2º. Sujeita ao princípio da reciprocidade e a reserva do primeiro parágrafo do artigo 8º, cada Estado Contratante se compromete a conceder os navios de cada igualdade de outro Estado Contratante de tratamento com seus próprios navios, ou de qualquer outro Estado que seja, nos portos marítimos situadas sob sua soberania ou autoridade, no que respeita à liberdade de acesso à porta, o uso do Porto e o pleno gozo dos benefícios no que diz respeito a navegação e as operações comerciais que ele oferece para embarcações, suas cargas e passageiros. A igualdade de tratamento assim estabelecida abrange as instalações de todos os tipos, como alocação de vagas, carga e descarga comodidades, como dívidas e encargos de qualquer natureza, cobradas em nome ou por conta do governo, autoridades públicas, concessionárias ou empresas de qualquer tipo.”

estabelecidos em Tratados ou por ato unilateral de um Estado ribeirinho (VAN HOOYDONK, 2006, p. 82).

A Convenção e Estatuto do Regime de Navegação dos Cursos d'Água de Interesse Internacional, firmado em 20 de abril de 1921, na cidade de Barcelona, estabeleceu em seu art. 1º, parágrafo 2º, a possibilidade de estender a liberdade de navegação a qualquer rio, a partir do consentimento dos Estados, ou seja, com base no princípio da reciprocidade. A Convenção, que não foi amplamente ratificada, reconhece universalmente o princípio da liberdade da navegação e da igualdade no tratamento de terceiros.

Nos termos do art. 10º, parágrafo 1º, da Convenção e Estatuto de Barcelona, cada Estado ribeirinho possui o dever, por um lado, de abster-se de todas as medidas susceptíveis de prejudicar a navegabilidade da hidrovia ou de reduzir as facilidades para a navegação e, por outro, tão rapidamente quanto possível tomar todas as medidas necessárias para a remoção de quaisquer obstáculos e perigos que podem ocorrer para navegação. Por seu turno, o art. 10º, parágrafo 2º, estabelece, nomeadamente, que se tal navegação exige manutenção regular da hidrovia, cada um dos Estados ribeirinhos é obrigado, reciprocamente, a tomar tais medidas e para executar tais obras necessárias em seu território para esse fim tão logo seja possível. O art. 10º, parágrafo 3º, regula o direito dos Estados a realização de obras de melhoria. Na ausência de motivos legítimos para a oposição por um dos Estados ribeirinhos, incluindo o Estado territorialmente interessado, com base em condições reais de navegabilidade em seu território, ou a outros interesses como, inclusive, a manutenção de condições de água normal, necessários para irrigação, o uso do poder da água ou a necessidade para a construção de outras e mais vantajosas formas de comunicação, um Estado ribeirinho não pode se recusar a realização de obras necessárias para a melhoria da navegabilidade que for solicitado por outro Estado ribeirinho, caso este último Estado se oferece para pagar o custo da obra e uma parte justa dos custos adicionais de manutenção. Subentende-se, no entanto, que tais obras não podem ser realizadas desde que o Estado no qual deva ser realizada a empreitada alegar razões de interesses vitais. (CONVENÇÃO E ESTATUTO DO REGIME DE NAVEGAÇÃO DOS CURSOS D'ÁGUA DE INTERESSE INTERNACIONAL, *online*)

Recentemente, o princípio da liberdade de navegação restou confirmado no art. 43º das Regras de Berlin sobre os Recursos Hídricos, que foram aprovados pela Associação de Direito Internacional em 2004 e refletem o status atual do direito consuetudinário internacional sobre o direito que concerne aos rios, Além disso, o art. 46º das regras dispõe que:

Article 46.

Maintaining Navigation

Each riparian State is, to the extent of the means available, required to maintain in good order that portion of a navigable watercourse within its jurisdiction. (INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION, 2004, *online*)⁵

Enquanto as regras de Berlim dedicam uma atenção considerável às outras funções da utilização dos cursos de água e seus aspectos ambientais, a disposição citada destaca que a obrigação de realizar trabalhos de manutenção das vias navegáveis, refletindo uma preocupação desatualizada com as demandas contemporâneas, porém perduram como uma característica essencial do regime internacional de vias navegáveis.

2.4.2 Regime jurídico do mar territorial

O mar territorial, junto com a zona contígua, constitui modernamente a parte externa do domínio marítimo estatal.

De acordo com o art. 2º, item 1, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM III), a soberania de um Estado costeiro estende-se, para além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial. A largura do mar territorial não pode exceder 12 milhas marítimas da costa, medidas a partir da linha de base, segundo determina o art. 3º, da CNUDM III. A soberania do Estado relativamente ao seu mar territorial se estende à faixa de terra – e respectivo subsolo – recoberta pelas águas respectivas, assim como ao espaço atmosférico situado sobre elas. (ONU, 1982, *online*; MAZZUOLI, 2007, p. 634)

A soberania de um Estado costeiro sobre o mar territorial possui, no entanto, algumas limitações determinadas pelo direito internacional, inclusive em razão de questões de proteção ambiental (TRINDADE, 1982, p. 89). No que concerne aos direitos reconhecidos ao Estado costeiro, oportuna a transcrição da lição de Accioly *et al.*, que refere:

Dada a natureza especial do domínio marítimo, convém assinalar aqui os principais ***direitos geralmente reconhecidos ao estado costeiro sobre o mar territorial***, decorrentes do direito de soberania. O primeiro, e mais amplo, é o de **polícia**, do que derivam o de **regulamentação aduaneira e sanitária** e o de **regulamentação da navegação**. Acham-se incluídas neste último a faculdade de estabelecer regulamentos sobre sinais e manobras, a instalação de boias, balizas e faróis, a organização de serviços de pilotagem, etc. O estado pode também reservar aos seus nacionais a cabotagem e a pesca no mar territorial. Pode, igualmente, fixar regras de cerimonial marítimo. (ACCIOLY *et al.*, 2011, p. 608)

⁵ Tradução livre do autor: “Artigo 46. Manutenção de navegação. Cada Estado ribeirinho é, na medida dos meios disponíveis, obrigados a manter em boa ordem que parte de um curso de água navegável dentro de sua jurisdição”.

Importa ainda destacar, nos termos do art. 17º, da CNUDM III, navios de todos os Estados, costeiros ou sem litoral, gozam do direito de passagem inocente pelo mar territorial. O direito de passagem inocente significa que os navios têm o direito de navegar pelo mar territorial com a finalidade de (i) atravessar esse mar sem entrar nas águas interiores nem fazer escala num ancoradouro ou instalação portuária situada fora das águas interiores; (ii) dirigir-se para as águas interiores ou delas sair ou fazer escala num desses ancoradouros ou instalações portuárias, ex vi do teor do art. 18º, item 1, da CNUDM III. Em qualquer dessas modalidades, a passagem inocente deverá ocorrer de forma rápida e contínua, sob pena de o navio deixar de gozar da presunção de inocência e passar a ser considerado como suspeito e conseqüentemente sujeito à investigações. (ONU, 1982, *online*)

O Estado costeiro não deve impedir a passagem inocente de navios estrangeiros pelo mar territorial, exceto nos casos previstos na CNUDM III. Em particular, não é lícito para o Estado costeiro para impor obrigações aos navios estrangeiros que têm o efeito prático de negação ou dificultar o direito de passagem inofensiva, ou discriminar de direito ou de fato navios de determinado Estado ou contra navios que transportem cargas provenientes de determinado Estado ou a ele destinadas ou por conta de determinado Estado, conforme redação do art. 24º, item 1, da referida Convenção. Nessas áreas do mar territorial, usado como rotas do transporte para portos, um Estado não pode limitar ou proibir a passagem. (ONU, 1982, *online*)

O Estado costeiro pode regular a passagem inocente pelo mar territorial com vistas à conservação dos recursos vivos do mar, bem como à preservação do meio ambiente do Estado costeiro e prevenção, redução e controlo da sua poluição, em consoância com o art. 21º, item 1, da CNUDM. Os Estados costeiros têm direito estabelecer a rotas marítimas e os sistemas de separação de tráfego para o propósito ambiental. Assim, constata-se que, para fins de preservação do meio ambiente marinho, é cabível a alteração dos sistemas de itinerários dos navios pelo Estado costeiro.

Corroborar a tese sustentada a posição de Van Hooydonk, que afirma:

It has been argued that a coastal state is entitled to limit or prohibit shipping through particular areas of the territorial sea, such as marine habitats, for the purpose of environmental protection, on condition that the marine reserve does not extend over such a large part of the territorial sea that innocent passage becomes impossible. (2006, p. 86)⁶

⁶ Tradução livre do autor: “Discute-se se um Estado costeiro tem o direito de limitar ou proibir envio através de determinadas áreas do mar territorial, tais como habitats marinhos, para fins de proteção ambiental, desde que a reserva marinha não se estende ao longo de uma parte tão grande do mar territorial que passagem inofensiva torna-se impossível.”

Dessa forma, entende-se possível a adoção de leis e regulamentos relativos à passagem inocente pelo mar territorial para fins de proteção ambiental e do habitat marinho.

2.4.3 Tutela legal da Zona Exclusiva Econômica (ZEE)

Uma das principais inovações da Convenção sobre o Direito do Mar de 1982 foi a adoção da figura da Zona Exclusiva Econômica (ZEE), que trata do assunto nos artigos 55º e seguintes, configurando-se na área marítima situada para além do mar territorial e adjacente a este, que tem início a partir do limite exterior deste último e vai até o limite máximo de 188 milhas marítimas – descontando-se as 12 milhas do mar territorial –, de forma a perfazer uma extensão máxima de 200 milhas marítimas contadas a partir da linha de base normal ou reta, ou seja, a partir da costa. (ONU, 1982, *online*; MAZZUOLI, 2007, p. 643-644)

O art. 56º, da CNUDM III, reconhece os direitos de soberania do estado costeiro para fins de exploração dos recursos naturais vivos ou não vivos, do mar, a exploração e o aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos, bem como a jurisdição no tocante à colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas, investigação científica marinha e proteção e preservação do meio marinho. (ONU, 1982, *online*)

Destarte, verifica-se que a jurisdição exercida pelo Estado costeiro na ZEE difere sobremaneira da soberania exercida em seu mar territorial. Isso porque, enquanto no mar territorial a única exceção à soberania constitui-se no direito de passagem inocente, na ZEE, o Estado conta apenas com os direitos acima elencados, de forma a todos os demais estados poderem desfrutar da liberdade de navegação nessa área, segundo determinação do art. 58º, da CNUDM III. (ONU, 1982, *online*)

Com efeito, tem-se que, na ZEE, o Estado costeiro tem competência no que se refere, designadamente, a proteção e preservação do meio marinho, nos termos do art. 56º, item 1, letra b, inciso iii, da Convenção do Direito do Mar. Dessa forma, visando estar em conformidade e dar cumprimento às normas e regulações internacionais, os Estados costeiros podem, relativamente às suas ZEE, adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição proveniente de embarcações, nos moldes do art. 211º, item 5, da Convenção. (ONU, 1982, *online*)

No entanto, por força do art. 211º, item 6, da CNUDM, observe-se que um Estado não pode restringir unilateralmente o frete para, por exemplo, por razões de ordem ambientais.

Logo, as restrições no transporte dentro de uma área protegida especial da ZEE só podem ser introduzidas através da organização internacional competente, neste caso, a Organização Marítima Internacional.

2.4.4 Tutela jurídica do alto-mar

O princípio da liberdade do mar assumiu, em decorrência da evolução da ciência e da tecnologia, uma nova dimensão, a começar com a possibilidade de ser explorado o fundo do mar. Conforme observa Accioly *et al.*, as novas técnicas de pesca provocaram reação no sentido de proteção aos recursos vivos do mar, ainda que as regras adotadas em 1982 já demandavam revisão ante aos perigos de extinção de determinadas espécies (2011, p. 663).

Nos termos do art. 86º, da Convenção sobre o Direito do Mar, o alto mar é entendido como todas as partes marítimas “não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem as águas arquipelágicas de um Estado arquipélago”. (ONU, 1982, *online*)

Dessa forma, o alto mar constitui-se em *res communis*, ou seja, coisa de uso livre e comum, destinada ao benefício de toda a sociedade internacional, excluindo, assim, o direito de usar (*jus utendi*), gozar (*fruenti*) e dispor (*abutendi*) (MATTOS, 1996, p. 40). Corrobora a tese, o disposto nos artigos 87º, item 1, e 89º, que afirmam que o alto mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, bem como nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania. A liberdade do alto mar compreende, inclusive, a liberdade de navegação, o qual constitui direito de todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral, de fazer navegar no alto mar navios que arvoem a sua bandeira, a teor dos artigos 87º, item 1, letra a, e 90º, ambos da CNUDM III. Portanto, com exceção de seus próprios navios, um Estado não pode restringir a navegação em alto mar; tais iniciativas são reservadas para a OMI/IMO. (ONU, 1982, *online*)

3 POLÍTICA PORTUÁRIA DO BRASIL E A REGULAÇÃO DO MEIO AMBIENTE NAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS

O presente capítulo consiste em uma revisão dos instrumentos e legislação no Brasil referente à tutela de proteção do meio ambiente, em especial no desenvolvimento das atividades portuárias, com fins de implementar as diretrizes do sistema governança ambiental global no que pertine à sustentabilidade da atividade portuária.

Assim, a partir do conceito e das estruturas de relações intergovernamentais e dos diversos atores envolvidos no sistema de governança ambiental global para proteção do meio ambiente no que se refere à atividade portuária apresentados no capítulo anterior, tece-se um recorte em nível nacional – elegendo-se, para tanto, o Brasil.

A escolha pelo Brasil se justifica pela profunda relevância que o país assume na condição de um dos agentes centrais na governança dos limites planetários. No entanto, essa categorização necessita ser problematizada. Isso porque, o Brasil assume a condição de potência ambiental tão-somente em termos de capital ambiental físico, ou seja, considerando sua abundância nos recursos naturais.

Entretantes, em termos de capital ambiental social, o Brasil integra os menos desenvolvidos entre as democracias consolidadas. Conforme referem Viola & Franchini,

Com mais intensidade do que em outras democracias, a lógica de curto prazo governa as instituições políticas e econômicas brasileiras, e nesse processo o baixo nível educacional da população tem papel fundamental. Essa profunda disfuncionalidade da política brasileira para lidar com a exigência de longo prazo que o desenvolvimento sustentável coloca dá o caráter do Brasil como potência ambiental subdesenvolvida (*underachiever environmental power*), visto que a base material o posiciona como grande *player*, mas a dinâmica social pouco comprometida com o bem comum universal – espaço global de operação segura – mina as possibilidades de influenciar com maior intensidade a governança das fronteiras do planeta. (2012, p. 472-473)

Logo, tendo em conta a vocação natural do Brasil para o transporte aquaviário, em especial por sua privilegiada costa marítima e a grande quantidade de vias aquáticas navegáveis internamente, agregado com o crescimento da economia na última década, os portos e a atividade neste local desenvolvida passam a receber especial atenção, em razão da demanda igualmente crescente e dos impactos gerados pela atividade portuária tanto na dimensão ambiental, como nas dimensões econômica e social.

As relações entre as atividades portuárias e as questões ambientais são complexas, já que se desenvolve toda uma gama de estrutura econômica, social e ambiental, para atender um determinado fim, que é o comércio em geral, composto de uma tipologia de cargas

variadas, bem como de navios, de forma a impactar o sistema portuário onde quer que se encontre (SILVA & CYPRIANI, 2006, p. 257-258).

Conforme Cunha (2006, p. 34-39), as atividades portuárias estão na origem de amplas transformações dos ambientes regionais e carregam constantemente vasto potencial de impactos. As dragagens e a disposição dos materiais dragados somam-se neste rol a acidentes com derramamento de produtos; geração de resíduos sólidos; contaminações por lavagens de embarcações e drenagens de instalações; introdução de organismos exóticos nocivos embarcados em outras partes do planeta nas águas de lastro dos navios; lançamento de efluentes líquidos e gasosos. Ressalta-se também os projetos de expansão de instalações portuárias, os quais acarretam: alterações na dinâmica costeira - induzindo processos erosivos e alterações na linha de costa - supressão de manguezais e outros ecossistemas; aterros, dragagens, alterações na paisagem, comprometimento de outros usos dos recursos ambientais, como turismo, pesca e transporte local.

O Brasil possui uma vasta e complexa legislação ambiental incidente sobre as atividades portuárias. Todavia, por muito tempo os espaços portuários foram ambientalmente impactados, como consequência do desenvolvimento e das atividades portuárias. Sem embargo, nas últimas décadas, a adoção das normas internacionais relacionadas no capítulo anterior e da aplicação de leis ambientais em âmbito nacional, as autoridades portuárias dos Portos Organizados em nosso país têm aplicado políticas e práticas de proteção ambiental mais rigorosas, o que contribui em certa medida com a recuperação do meio ambiente nos espaços naturais, urbanos e costeiros que ocupa a atividade dos portos (DOERR, 2011a, p. 6).

Assim, a busca de um desenvolvimento em conformidade com os anseios dos atores envolvidos, da sociedade organizada, da observância à legislação nacional e, em muitos casos, aos excessivos e extenuantes formalismos burocráticos de um ente público, colocam-se como desafios aos Portos Organizados na atualidade.

Com efeito, tem-se que as políticas de sustentabilidade para o subsetor portuário permitam fortalecer a proteção ao meio ambiente natural a um número maior de âmbitos de impacto que a atividade proporciona, quais sejam o social, econômico e institucional. Especialmente considerando para os portos brasileiros sua futura competitividade internacional, vez que a sustentabilidade da atividade começa a se tornar requisito premente no plano internacional.

Na busca de um ponto de equilíbrio entre as referidas dimensões, as políticas e planos nacionais focados na proteção do meio ambiente para o subsetor portuário passam a ser objeto

de análise doravante, assim como dos instrumentos legais e regulatórios com mesma finalidade.

3.1 POLÍTICA DO GOVERNO FEDERAL PARA O SUBSETOR PORTUÁRIO A PARTIR DA LEI N.º 8.630/93

O sucateamento dos portos brasileiros e a falência da capacidade de investimentos do Estado impuseram medidas que culminaram na promulgação da Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, dispondo esta sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e outras providências (BRASIL, 1993). Segundo repassa Perez, “[...] a Lei n.º 8.630/1993 surgiu de greves, ineficiência operacional, equipamentos sucateados, tarifas posrtuárias altas, filas de navios, excesso de trabalhadores portuários e avulsos.” (2008, p. 19).

Nesta direção, Stein leciona que:

A atividade portuária – leia-se: controle das operações portuárias -, historicamente (desde o período imperial), sempre foi monopólio do Poder Público. Assim, os portos brasileiros sempre estiveram sob o controle administrativo governamental, e em geral sem nenhum critério técnico, não se podendo ignorar porem o fato de que, em sua maioria, os grandes investimentos nesta área sempre custeados pela União, com algumas raras exceções. [...] Porém, o então modelo de gestão mostrou-se absolutamente ineficiente e arcaico ante a globalização da economia mundial, o que forçou a mudanças estruturais e institucionais na esfera administrativa portuária, na busca de adaptar os portos nacionais à nova realidade. Assim, o Governo Federal permitiu a realização da operação portuária por empresas privadas, [...] Fez-se necessária, ainda, a implementação de mudanças de cunho econômico e em especial tarifário, [...], o que de modo óbvio impedia a competitividade dos portos brasileiros perante os demais. [...] Os instrumentos legais acerca do tema deixam clara a intenção do Governo Federal em transferir para a iniciativa privada o controle das atividades portuárias, sem contudo perder o controle da situação, em face do poder dado ao Conselho de Autoridade Portuária – CAP, que, dentre outras funções, possui juntamente com a administração portuária o condão de anular a pré-qualificação do operador portuário. (2002, p. 64-66).

Com efeito, a política do Governo federal para o subsector portuário, a partir da publicação dessa lei, consolidou-se a ideia de reestruturação da atividade portuária, com a transferência das operações portuárias para o setor privado e promoção da descentralização, transferindo as administrações dos portos para os estados e municípios, ou, no caso de portos sob a jurisdição federal, concedendo-lhes autonomia administrativa e financeira. No âmbito federal, manteve as funções de supervisão, controle e promoção, não perdendo a visão sistêmica da cadeia de transporte nacional como um todo.

Neste contexto, vários conceitos foram introduzidos pela Lei n.º 8.630/93, como as de Área do Porto Organizado, Autoridade Portuária (AP), Conselho de Autoridade Portuária

(CAP), Operação e Operador Portuário. A mão-de-obra, até então controlada por sindicatos, passou a ser administrada pelo Órgão Gestor da Mão de Obra (OGMO). O OGMO passou a ser responsável, portanto, pelo fornecimento da força laboral e por arrecadar e repassar os valores de remuneração e encargos aos trabalhadores.

Este modelo eleito pelo Governo federal para os portos brasileiros, denominado como *LandLord Port*, também adotado nos maiores portos do mundo e se caracteriza pelo Estado permanecer dono da infraestrutura e o setor privado realizar toda a operação e investimentos, conforme se demonstra na figura 3 abaixo.

Modelos de Autoridades Portuárias	Formas de Parceria		
	Infra-Estrutura	Super Estrutura	Operação Portuária
<i>Service Port</i>	Público		
<i>Tool Port</i>	Público		Privado
<i>Landlord Port</i>	Público	Privado	

Figura 3. Modelos de Autoridades Portuárias e as distintas formas de parceria dos setores Público e privado com relação à infraestrutura, superestrutura e operação portuária. Fonte: World Bank, 2002 apud SOARES, 2009, p. 29.

Importante notar que, não obstante no modelo *LandLord* a iniciativa privada passe a se responsabilizar pela superestrutura portuária e pela conservação e recuperação das instalações, através de contratos de arrendamento, a propriedade destas ainda permanece com o Poder Público. Finalizada a concessão de uso, tais Instalações retornam à posse do poder concedente.

Sem embargo do processo de reformas do setor portuário, deflagrado pela Lei n.º 8.630/93, que constituiu o chamado “novo modelo portuário”, verifica-se que este Diploma-Legal não contemplou de forma decisiva a questão ambiental. Dessa forma, por não ser considerada, à época, com um fator estratégico na grande complexidade das reformas almejadas, a dimensão ambiental ingressou como variável determinante pela via judicial, geralmente resultante de ações promovidas pelo Ministério Público (KITZMANN & ASMUS, 2006, p. 1043).

O processo de reforma portuária acarretou, ainda, problemas nos organismos reguladores ambientais, que dificultam o acompanhamento e fiscalização das atividades portuárias. Além da escassez de pessoal, falta igualmente qualificação específica para o exercício das funções atinentes ao setor portuário e suas interações com o meio ambiente.

Ademais, a existência de visões divergentes acerca do funcionamento do sistema portuário e da definição das causas e soluções para os problemas ambientais ali verificados, constata-se que os diversos órgãos ambientais reguladores demonstram dificuldade em compatibilizar suas agendas de trabalho e integrar políticas e ações (SÁ, 2008, p. 21).

Assim, considerando a situação portuária nacional de reformas e mudanças, restou criada a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) em 2001, com a finalidade de regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços da exploração da infraestrutura portuária.

Por sua vez, em 2007, foi criada a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR), por meio da Medida Provisória n.º 369, de 07 de maio de 2007, convertida na Lei n.º 11.518, de 05 de setembro de 2007, que delimitou o funcionamento da SEP/PR.

Esta Secretaria é responsável por formular políticas e diretrizes para a promoção do setor portuário brasileiro, assim como participa do planejamento estratégico e na aprovação dos planos das Autoridades Portuárias, incluindo a preparação de planos estratégicos. A Secretaria promove políticas específicas destinadas a aprimorar e tornar mais competitiva a atividade dos portos, contemplando mais de doze medidas e/ou ações concretas nesse sentido, tais como: promoção da reestruturação administrativa dos portos; promoção de políticas de fortalecimento; modelo de gestão por resultados; prestação de serviços portuários adequados; redução dos custos para o sistema logístico e alcançar níveis de excelência na eficiência e eficácia; implementar novos modelos de serviços, rendimento e segurança no trabalho. Com essas medidas, a SEP/PR objetiva a autossuficiência financeira dos portos, equacionando os passivos e revisando o modelo tarifário, estrutura de preços e custos.

Entre outros aspectos, a SEP/PR busca a integração das ações de Governo junto aos órgãos intervenientes nos portos (Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa, etc), visando otimizar processos, reduzir o retrabalho e eliminar custos.

Assim, verifica-se que as políticas relacionadas para o subsetor portuário estão em constante mudança e atualização, contando com inúmeras autoridades competentes que intervêm direta e indiretamente na atividade portuária, sendo o arcabouço regulatório e legal vasto neste sentido. Abaixo, colaciona-se uma breve síntese (Tabela 1) das principais políticas públicas para o subsetor, das quais as que possuem maior repercussão na esfera ambiental serão objeto de estudo específico nos itens a seguir.

Principais políticas relacionadas ao subsector portuário

Lei n.º 6.222, de 10 de outubro de 1975.	Criação da PORTOBRÁS e extinção do DNPVN.
MP n.º 151, de 15 de março de 1990, convertida na Lei n.º 8.029, de 12 de abril de 1990.	Extinção da PORTOBRÁS.
Lei n.º 8.028, de 12 de abril de 1990.	Criação do Ministério da Infraestrutura, com a fusão dos Ministérios dos Transportes, de Minas e Energia e das Comunicações.
Decreto n.º 502, de 23 de abril de 1992.	Aprovação da estrutura do Ministério dos Transportes e das Comunicações
Lei n.º 8.490, de 19 de novembro de 1992.	Extinção do Ministério dos Transportes e das Comunicações e criação do Ministério dos Transportes e do Ministério das Comunicações.
Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.	Lei de Modernização dos Portos. No seu artigo 4º, §1º, exige aprovação do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para atividades de suporte à operação portuária no Porto Organizado.
Resolução CONAMA n.º 05, de 05 de agosto de 1993.	Determina condições para tratamento de Resíduos Sólidos gerados nos portos.
Resolução CONAMA n.º 237, de 19 de dezembro de 1997.	Ratifica a necessidade de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e RIMA para os portos.
Resolução CIRM n.º 006, de 02 de dezembro de 1998.	Estabelece a AAP como proposta de modelo institucional para a gestão ambiental portuária.
Lei n.º 9.966, de 28 de abril de 2000.	A Lei do Óleo impõe aos Portos Organizados o gerenciamento dos riscos de poluição. Instituiu elementos de gestão ambiental, como auditorias ambientais; manual de gestão ambiental; planos de contingência; instrumentos coletores e de tratamentos de resíduos. Internalizou, ainda, a MARPOL e a Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em caso de Poluição por Óleo, de 1990 (OPRC/90).
Lei n.º 10.233, de 05 de junho de 2001.	Criação da ANTAQ e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), para exercer as funções da união nos portos, além do Ministério dos Transportes.
Resolução CONAMA n.º 293, de 12 de	Refere a Planos de Emergência

dezembro de 2001.	Individuais (PEI).
Resolução CONAMA n.º 306, de 05 de julho de 2002.	Estabeleceu termo de referência para realização das auditorias ambientais.
MP n.º 369, de 07 de maio de 2007, sancionada na Lei n.º 11.518, de 05 de setembro de 2007.	A Medida Provisória cria a SEP/PR e a Lei, doravante, consolida o novo modelo de gestão do setor portuário.
MP n.º 393, de 19 de setembro de 2007, convertida na Lei n.º 11.610, de 12 de dezembro de 2007.	Criação do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, a ser implantado pela SEP/PR e pelo Ministério dos Transportes, por intermédio do DNIT.

Tabela 1. Breve histórico das principais políticas relacionadas ao setor portuário. FONTE: SÁ, 2008, p. 23.

3.2 AGENDA AMBIENTAL PORTUÁRIA

As agendas ambientais são fortes instrumentos de adequação das atividades portuárias aos preceitos e regramentos ambientais. Instituída na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, ocorrida no Rio de Janeiro no ano de 1992, a Agenda 21 possui como fundamento o compromisso dos principais agentes responsáveis pelo combate à poluição portuária com a qualidade do meio ambiente em que os portos estão inseridos, em especial, daqueles que atuam no planejamento da atividade, sua implantação e sua operação (ANTAQ, 2010, p. 57).

O capítulo 17 da Agenda 21, que trata da Proteção aos Mares e Oceanos, assume relevância no que tange a questão de prevenção da poluição marinha. Assim, pela implementação das diretrizes da Agenda 21, foi elaborada a Agenda Ambiental Portuária, com ações no âmbito federal, trouxe bom resultado para o Subsetor Portuário, um trabalho facilitado pela sua simplicidade e precisão.

Sem embargo do lapso temporal para o reconhecimento da importância dos portos como fenômeno de modificação dos ambientes regionais, a Agenda Ambiental Portuária, de 02 de dezembro de 1998, possui como foco a inter-relação dos ambientes costeiro e marinho, incorporando, ainda, as premissas da Política Nacional do Meio Ambiente e da Política Nacional para os Recursos do Mar, além daquelas constantes no Plano Nacional do Gerenciamento Costeiro e nas Convenções Internacionais pertinentes ao assunto.

A importância de sua aprovação se dá pelo fato de que, a partir de sua instituição, teve início a conciliação da atividade portuária com a preservação ambiental. Ademais, este instrumento determinou de forma definitiva a atuação da Autoridade Portuária como

executora, coordenadora e asseguradora dos compromissos da atividade portuária com o meio ambiente. (CIRM, 1998, *online*).

Nesta seara, convém mencionar que a Agenda Ambiental Portuária definiu treze ações, para serem implementados com base nos seus seis objetivos considerados estruturantes, com vistas à adequação do subsetor portuário aos adequados parâmetros ambientais, tais como: (i) promover o controle ambiental da atividade portuária; (ii) inserir as atividades portuárias no âmbito do gerenciamento costeiro; (iii) implementar unidades de gerenciamento ambiental nos portos organizados; (iv) implementar os setores de gerenciamento ambiental nas instalações portuárias fora do porto organizado; (v) regulamentar os procedimentos da operação portuária, adequando-os aos padrões ambientais; e (vi) capacitar recursos humanos para a gestão ambiental portuária (CIRM, 1998, *online*).

A partir do advento da Agenda Ambiental Portuária, a atividade portuária foi gradativamente assimilando as boas práticas ambientais, iniciando pela formação de um núcleo para lidar com essas questões na estrutura dos portos organizados e nas demais instalações portuárias. A Agenda institui a capacitação dos agentes exploradores da atividade como ferramenta essencial para a implantação dessas boas práticas ambientais (ANTAQ, 2010, p. 58).

A Agenda Ambiental Portuária constitui-se, portanto, em uma política que deve engajar, reforçar e incentivar outras políticas de gestão estratégica. Nesse sentido, manifestam-se Porto & Teixeira, assinalando que:

A Agenda Ambiental Portuária tornou-se, por conseguinte, o primeiro termo de compromisso do subsetor portuário com os novos parâmetros adotados no país. A sua elaboração e aprovação constituíram-se um marco de formulação de um sistema portuário mais preocupado com as suas externalidades e mais responsável perante a sociedade, de quem herdou a demanda ambiental. [...] Na prática, a Agenda incorporava novas demandas por questões ambientais, agora mais amplas, com maior alcance, face à interação dos requisitos de preservação, conservação e recuperação do patrimônio natural. (PORTO & TEIXEIRA, 2002, p. 109).

Reconhecido o potencial poluidor da atividade portuária e retroportuária e das áreas adjacentes aos eixos de transportes, dos quais resultam uma gama de impactos ao ecossistema costeiro direta e indiretamente, bem como do interesse dos diversos atores interessados e envolvidos neste processo – Administração Portuária, comunidade em geral, empresários, trabalhadores e operadores portuários, órgãos de regulamentação ambiental da atividade portuária, bem como Universidades e Instituições de Pesquisa – devem participar ativamente da realização da Agenda Ambiental Portuária.

Neste contexto, a Agenda Ambiental Portuária torna-se um modelo singular de implementação do sistema de governança global. Isso porque, não apenas os atores regionais

são chamados a participar, como tal estímulo reflete, ainda, em todos atores supracitados nos níveis nacionais e internacionais, em suas diversas dimensões: econômica, social, ambiental, e institucional. Um exemplo deste desdobramento pode ser aferido quando da estruturação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento portuário (PDZ) deve estar em consonância com o Plano Diretor do Município em que se localiza, assim como do Zoneamento Ecológico Econômico.

Sem prejuízo do quadro apresentado, note-se que, de forma geral, os portos não foram objetos de iniciativas de controle ambiental amplas, tendo em conta principalmente o fato de pré-existirem à legislação ambiental, bem como pela confusa situação de superposição de competências entre os diferentes órgãos ambientais.

Atualmente, ainda são poucos os portos que possuem instituída a Agenda Ambiental Portuária nas suas atividades, sendo encontrados trabalhos em desenvolvimento nos portos do Rio Grande, RS, e de Santos, SP, que possuem as Agendas em constante elaboração e funcionamento, com metas e cronogramas em cumprimento. Tais agendas celebram compromissos dos agentes portuários locais nas áreas de saúde, meio ambiente, segurança do trabalhador e institucional, com os ganhos de qualidade ambiental (ANTAQ, 2010, p. 58).

Oportuno destacar que o porto do Rio Grande, primeiro Porto Organizado do Brasil a obter licença de operação junto ao órgão federal de meio ambiente – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis (IBAMA) –, será objeto de estudo de caso a ser apresentado no próximo capítulo.

3.2.1 Agenda Ambiental Local

A Agenda Ambiental Local deve ser confeccionada pelos agentes portuários locais exploradores, reguladores e outros intervenientes de alguma forma na atividade, cabendo sua iniciativa à Autoridade Portuária. A partir da estrutura da Agenda Nacional e da experiência adquirida com a sua implantação, a Agenda Local deve contemplar os compromissos com o ajuste da atividade às conformidades ambientais e com a capacitação desses agentes para o equacionamento dos problemas ambientais decorrentes. Deve, ainda, apresentar metas, ações e programas harmonizados com as demandas locais.

Sua estrutura deverá contemplar as seguintes etapas: (i) caracterização do porto e de sua atividade; (ii) elaboração do diagnóstico ambiental, com a caracterização do ambiente portuário, com informações sobre o meio natural, notadamente sobre a identificação do passivo ambiental existente e suas causas, bem como dos problemas ambientais atuais e o arrolamento da listagem das substâncias nocivas ou perigosas manuseadas no espaço

portuário; (iii) elaboração do diagnóstico de Segurança e Saúde Ocupacional, do qual se destaca o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA; (iv) elaboração de propostas de ação, com a definição dos objetivos geral e específico da Agenda e a apresentação de um quadro síntese compatibilizando metas, ações, mecanismos, meios e atores num sistema ordenado de planejamento; (v) gerenciamento da Agenda, com a estipulação dos parâmetros para avaliar o desempenho das ações da Agenda e a elaboração de um sistema para acompanhamento e monitoramento dos mesmos, assim como da determinação da estratégia de implantação da Agenda, com a especificação de seu modelo institucional de operação, elaborando organogramas e fluxogramas de inter-relacionamentos e estipulação do cronograma de implementação das ações previstas (ANTAQ, 2012b, *online*).

Gize-se, outrossim, que a estrutura proposta expõe o padrão geral almejado, oferecendo a referência genérica para a formulação de uma Agenda. Cada unidade portuária possui a faculdade-dever de acrescentar a quadro sugerido pontos peculiares que emergem de sua situação singular (ANTAQ, 2012b, *online*).

3.2.2 Legislação correlata à Agenda Ambiental Portuária

A adoção da Agenda Ambiental nos Portos Organizados reflete a internalização e/ou efetivação dos anseios sociais de proteção e valorização ambiental. Para tanto, a fim de que se alcance a eficiência nesta proteção e conservação do meio ambiente em todas suas esferas, faz-se necessária a regulação ambiental, cujo princípio basilar fulcra-se na sustentabilidade, na qual o uso dos recursos naturais no presente de modo a não afetar as atuais e futuras gerações.

Inegavelmente, o Relatório Brundtland resultou em desdobramentos mundiais, com uma estruturação em nível mundial – conforme demonstrado no Capítulo anterior –, bem como orientando novas constituições e as legislações infra-constitucionais. A questão portuária seguiu essa tendência, compelida ora pelo clamor da sociedade ante as pressões ambientalistas, ora por pura adequação aos preceitos legais que passaram a orientar a economia.

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 estabeleceu no *caput* do seu artigo 225 que:

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. (BRASIL, 1988, art. 225).

A leitura deste dispositivo legal revela ser dever do Estado e da coletividade a defesa e promoção da proteção ao meio ambiente, constituindo-se condição *sine qua non* para a sadia

qualidade de vida. Outrossim, a própria Constituição assegura e estipula a preservação da Zona Costeira, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais, ao elevá-la ao patamar de patrimônio nacional no parágrafo 4º do artigo 225.

Convém salientar, ainda, que o precedente da MARPOL, de 1973, ratificada por meio de no ano de 1978, assim como da Lei nº 6.938, de 1981, que instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente, e da Lei n.º 7.661/88, que criou o Plano Nacional do Gerenciamento Costeiro, passou-se a contar com um marco legal para a implementação de uma legislação específica para o subsetor portuário, culminando com a promulgação da a Lei nº 8.630/93, também conhecida como a Lei de Modernização dos Portos.

Todavia, em que pese a promulgação da Lei de Modernização dos Portos e todas as disposições legais anteriores, perdurou a lacuna no que se referia à questão ambiental para as instalações do sítio portuário e das áreas adjacentes, considerando a manipulação, armazenamento e processamento de carga, ou ainda as necessidades das embarcações, serem atividades de alto risco para o meio ambiente, normalmente consolidado na frágil zona costeira (CUNHA *et ali*, 2007, p. 16).

Na forma da Lei nº 8.630/93, é de competência da Autoridade Portuária, entre outras obrigações, a de “[...] fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente.” (BRASIL, 1993, art. 33, § 1º, inciso VII). Além da Autoridade Portuária, as demais entidades exploradoras das instalações portuárias possuem atribuição de observar os regamentos existentes e fiscalizar sua aplicação de forma complementar.

Mas a Lei Modernizadora não primou pelo cuidado que a situação requer no que tange ao meio ambiente. Os destaques isolados são para o Art. 4º, Inciso II, § 1º, quando afirma ser imprescindível aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente - RIMA para os interessados em fazer qualquer tipo de uso das instalações portuárias; o Art. 30, § 1º, ao disciplinar as competências do Conselho de Autoridade Portuária - CAP, em seu inciso XII, onde explicita que lhe cabe “assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente”; e o já citado Art. 33, § 1º, inciso VII.

Indubitavelmente, pela importância do tema, tais disposição não foram suficientes. Para suprir parte das lacunas da Lei dos Portos, em reforço às especificidades ambientais, foi elaborada no ano de 2000 a Lei nº 9.966, denominada “Lei do Óleo”, que incorporou a Convenção MARPOL 73/78 e outras convenções internacionais nesta temática, em que o Brasil é signatário.

No que tange a Lei n.º 9.966, de 28 de abril de 2000, verifica-se que a partir de sua promulgação importantes direcionamentos ao que se refere o trato ambiental dentro do sítio portuário restaram sedimentados. Isso porque, o Diploma-Legal em apreço visa prevenir, controlar e fiscalizar a poluição causada por alijamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas – tanto interiores quanto marítimas – sob jurisdição nacional, bem como implementa três Convenções Internacionais, quais sejam: (i) para Prevenção da Poluição Causada por Navios (Londres/MARPOL, 73/78); (ii) sobre Responsabilidade Civil em Danos Causados por Poluição por Óleo (CLC/69); e (iii) sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo (OPRC/90).

Segundo os ditames da Lei n.º 9.966/00, as entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataforma possuem a incumbência de elaborar o manual de procedimento interno, os planos de emergência, realizar auditorias ambientais bienais e dispor de instalações de recebimento e tratamento dos resíduos e dos meios destinados ao combate à poluição (BRASIL, 2000, artigos 6º, 7º, 9º e 10).

Os Planos de Emergência, a que se refere a Lei no seu artigo 7º e parágrafos, destinam-se a combater à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, de forma rápida e eficiente. A lei refere-se a planos individuais, ou seja, para portos organizados, para instalações portuárias e para as plataformas. Após sua elaboração, devendo ser submetidos à aprovação do órgão ambiental competente, para após, restar consolidados num único plano. A Coordenação para elaboração é sempre do órgão ambiental competente (estadual e federal), porém, cabe ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA preferencialmente, pelo interesse da União nos portos, coordenar a aplicação dos planos de emergência. No que diz respeito à contribuição financeira e meios para implementar os planos, a responsabilidade de custeio é das entidades exploradoras dos portos e os proprietários ou operadores de plataformas, ex vi do art. 7º, § 2º da Lei n.º 9.966/00, porém, regressivamente, despesas devem ser ressarcidas do causador do dano, aí compreendido o proprietário do navio, que não participa da preparação do plano de emergência (BRASIL, 2000, art. 7º e 8º).

Nessa seara, gize-se que a Resolução CONAMA n.º 398, de 11 de junho de 2008, define o conteúdo mínimo do Plano de Emergência Individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, para portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, sondas terrestres, plataformas e suas instalações de apoio, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares, e orienta a sua elaboração.

O Manual de Procedimento, por sua vez, constitui-se em uma obrigação das entidades exploradoras de Portos Organizados, instalações e proprietários/operadores de plataformas, conforme determinação do artigo 6º da Lei n.º 9.966/00. Trata-se do gerenciamento de riscos de poluição e gestão dos resíduos gerados na atividade de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas, além de estabelecer a estrutura de responsabilidades funcionais dentro de cada empresa (BRASIL, 2000, art. 6º).

No que diz respeito às Auditorias Ambientais Independentes, o artigo 9º da Lei n.º 9.966/00 determina que as entidades exploradoras de portos, proprietários e operadores de plataformas devem realizá-las com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas entidades. A Auditoria Ambiental deve ser entendida, consoante lição de Cunha *et ali*, como “aquela preparada por especialistas em hidrologia, poluição do mar e águas interiores, ecologia, direito ambiental, segurança industrial e dos transportes.” (2007, p. 20).

Ademais, convém destacar que a Lei n.º 9.966/00 prevê que a Auditoria Ambiental deva ser independente, ou seja, deve ser elaborada por empresa contratada, a qual possui liberdade em emitir sua opinião, seja favorável ou não, bem como lhe é vedada a existência de vínculo ou contrato com as empresas auditadas. Caso não ocorra a apresentação da Auditoria Ambiental a cada dois anos, a penalidade de multa deve ser aplicada, consoante o art. 25, inciso II. É obrigação de fazer, e portanto, incorre em Ação Civil Pública aquele que infringir tal requisito.

Complementando a disposição legal acima indicada, a Resolução CONAMA n.º 306, de 05 de julho de 2002, estabelece os aspectos a serem considerados pela Auditoria Ambiental nos Portos Organizados.

A Lei n.º 9.966/00 ressalta, ainda, a obrigação das entidades exploradoras de portos organizados e instalações portuárias e os proprietários ou operadores de plataformas em dispor obrigatoriamente de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos para o combate da poluição, observadas as normas e critérios estabelecidos pelo órgão ambiental, consoante disposto no artigo 10 da Lei n.º 9.966/00.

Sem prejuízo dos Diplomas-Legais elencados, verifica-se a existência de outras políticas e planos de ação governamentais que focam na preservação do meio ambiente e que pertine à atividade portuária.

Entretanto, o conhecimento de tal cenário legislativo se torna imperativo para a construção da Agenda Ambiental Portuária Local, em uma perspectiva que alia bases legais e ferramentas de gestão dentro do cenário dos portos, e principalmente incrementa seus esforços

na participação ativa de todos os atores locais ligados direta ou indiretamente ao porto. Somente com a adoção desse sistema de governança ambiental, a priori local, é que as especificidades locais, anseios, capacidade de lidar com o tema e preparo técnico da comunidade, poderão ser contemplados e, dessa forma, contribui para a concretização de um sistema de governança ambiental global.

3.3 POLÍTICAS E PLANOS NACIONAIS DE PROTEÇÃO AO MEIO AMBIENTE NO SUBSETOR PORTUÁRIO

O arcabouço jurídico que regula as demandas ambientais e de segurança portuária é extenso, sendo composto pelas diversas convenções internacionais ratificadas pelo Brasil, bem como pela legislação nacional e pelas políticas públicas estabelecidas em diferentes níveis, muitas refletindo a internalização dos acordos internacionais. O cumprimento desse marco regulatório ainda é problemático, como enfatizam Kitzmann & Asmus, “[...] em razão da falta de conscientização, ausência de condições de infraestrutura, recursos financeiros, tecnologias e pessoal capacitado, tanto por parte dos regulados (o setor portuário), quanto dos reguladores (órgãos públicos intervenientes).” (2006, p. 1046).

Passa-se, assim, a analisar as principais políticas estabelecidas pelo Governo Federal com finalidade de regular a atividade portuária no que tange à proteção do meio ambiente.

Implantada pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, a Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA) direciona a ação governamental para aplicação de instrumentos preventivos e corretivos aos impactos ambientais de um modo geral, fundamentais para a manutenção do equilíbrio ecológico e proteção dos ecossistemas, pelo controle das atividades potencial ou efetivamente poluidoras e pela recuperação de áreas degradadas. Institui o Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA) para a consecução da política ambiental.

A PNMA possui como principal finalidade a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental. Segundo Marchesan, Steigleder & Cappelli, outra finalidade essencial do SISNAMA é o estabelecimento de uma “rede de agências governamentais, nos diversos níveis da Federação, visando assegurar mecanismos capazes de, eficientemente, implementar a Política Nacional do Meio Ambiente.” (2008, p. 59). Alertam, ainda, que

[...] sua configuração é complexa, pois a coordenação entre os diversos atores do sistema depende de toda uma série de circunstâncias que variam desde a desigualdade científica e técnica entre seus integrantes, rivalidades regionais, opções econômicas, entre outras. (Marchesan, Steigleder & Cappelli, 2008, p. 59)

Os objetivos a serem seguidos para a proteção do meio ambiente e os princípios balizadores do SISNAMA estão estipulados no art. 2º da PNMA, *in verbis*:

Art. 2º. A Política Nacional do Meio Ambiente tem por objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar, no País, condições ao desenvolvimento sócio-econômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana, atendidos os seguintes princípios:

I - ação governamental na manutenção do equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como um patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo;

II - racionalização do uso do solo, do subsolo, da água e do ar;

III - planejamento e fiscalização do uso dos recursos ambientais;

IV - proteção dos ecossistemas, com a preservação de áreas representativas;

V - controle e zoneamento das atividades potencial ou efetivamente poluidoras;

VI - incentivos ao estudo e à pesquisa de tecnologias orientadas para o uso racional e a proteção dos recursos ambientais;

VII - acompanhamento do estado da qualidade ambiental;

VIII - recuperação de áreas degradadas;

IX - proteção de áreas ameaçadas de degradação;

X - educação ambiental a todos os níveis de ensino, inclusive a educação da comunidade, objetivando capacitá-la para participação ativa na defesa do meio ambiente. (BRASIL, 1981, art. 2º)

Para alcançar os objetivos e finalidades alinhavados pela PNMA, a Lei n.º 6.938/81 definiu uma série de instrumentos, dos quais se destaca o licenciamento e revisão de atividade efetiva ou potencialmente, o qual será objeto de análise em item específico a seguir. Isso porque, conforme os termos do anexo VII da Lei n.º 6938/81, os portos e atividades correlacionadas estão classificadas como de alto potencial poluidor e grau de utilização dos recursos naturais. Assim, a atividade portuária deve ser acompanhada de medidas adequadas de prevenção e combate à poluição por ela gerada, estando, inclusive, sujeita aos procedimentos de licenciamento ambiental, bem como à implementação de Sistema de Gestão Ambiental Portuário, tendo em conta as determinações da Resolução CONAMA n.º 306/2002 e das Portarias SEP/PR números 104/2009 e 414/2009.

Oportuno destacar, ainda, que os órgãos executores do SISNAMA são o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e o Instituto Chico Mendes. O IBAMA é uma autarquia federal de regime especial, com personalidade jurídica de direito público vinculada ao Ministério do Meio Ambiente. A sua finalidade é executar e fazer executar, como órgão federal, a política e as diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente, conforme dispõe o inciso IV do art. 6º da Lei n.º 6.938/81.

Os órgãos seccionais, por seu turno, são os órgãos ou entidades da Administração Pública Federal direta ou indireta, as fundações instituídas pelo Poder Público cujas atividades estejam associadas às de proteção da qualidade ambiental ou àquelas de disciplinamento do uso de recursos ambientais, bem assim os órgãos e entidades estaduais

responsáveis pela execução de programas e projetos e pelo controle e fiscalização de atividades capazes de provocar a degradação ambiental. No Rio Grande do Sul, destaca-se a Fundação Estadual de Proteção Ambiental (FEPAM).

Na atividade portuária, tanto o órgão federal – IBAMA – como o órgão seccional – FEPAM – possuem competência de controle e fiscalização de tais atividades.

A Política Nacional Portuária, objeto da Lei nº 8.630/93, estabelece a descentralização da atividade portuária, que é gerenciada por autoridades públicas ou privadas locais, exercida por prepostos da União na forma de arrendatários e operadores portuários, cabendo a todos atuar em respeito ao meio ambiente.

Conforme as previsões deste Diploma-Legal, todo prestador de serviço portuário, seja ele um Terminal de Uso Privativo (TUP), arrendatário ou operador portuário, deve possuir a adequada capacitação ambiental, tornando-se apto a executar sua atividade de modo a valorizar o meio ambiente onde se situa a instalação portuária. Essa valorização insere a proteção e recuperação do ambiente degradado. Quando constatada a impossibilidade de reduzir ou reparar os danos causados, o órgão licenciador pode determinar uma compensação pelo agente portuário.

Oportuno destacar que, à luz das premissas da PNMA, toda atividade portuária de significativo impacto ambiental deve possuir licença emitida pelo órgão ambiental competente, conforme determinado pela Resolução CONAMA nº 237/97. Todos os agentes exploradores e gerenciadores da atividade portuária devem estar conscientes de suas obrigações, traduzindo essa conscientização em ações de vinculação das suas atividades à qualidade ambiental por meio de um desempenho adequado, que otimize o uso de recursos naturais e promova o mínimo de impactos negativos. É importante que se tenha uma identidade ambiental forte, que agregue valor ambiental ao produto portuário.

Tratando-se da esfera de atuação da Política Ambiental do Ministério dos Transportes, a mesma possui três princípios: a) viabilidade ambiental dos empreendimentos de transporte; b) respeito às necessidades de proteção ambiental e, c) a sustentabilidade ambiental dos transportes.

Estes princípios gerais adotados estão desdobrados em diretrizes ambientais que servem de orientação para o programa de gestão ambiental do Ministério dos Transportes, suas agências e órgãos vinculados.

No Brasil o modal aquaviário tem de atender a Política Nacional de Meio Ambiente, criado pela Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que estabelece a ação governamental por intermédio de instrumentos preventivos e corretivos, de fundamental importância para a

manutenção do equilíbrio ecológico, a proteção dos ecossistemas, o controle das atividades potencial ou efetivamente poluidoras e recuperação das áreas degradadas.

No que se refere à Política Nacional dos Recursos Hídricos (PNRH), inicialmente cumpre tecer breves considerações acerca dos impactos ambientais sobre tais recursos, especialmente considerando que o arcabouço jurídico da Agenda Ambiental Portuária prevê a abordagem da matéria. A área de transição – litoral – recebe as águas do continente que lá desaguam, carreando partículas orgânicas e inorgânicas, substâncias naturais e poluentes, que afetam de maneira significativa a área dos ecossistemas costeiros. Os rios sofrem ainda o impacto gerado pelo processo de desmatamento das matas ciliares. Com o processo de desmatamento, os sedimentos que normalmente ficariam retidos no solo, são arrastados pelas chuvas para o fundo dos rios ou estuários que, conseqüentemente tem seu nível de profundidade alterado.

Esse fenômeno denomina-se assoreamento, e pode também dificultar a navegação. Quanto mais próximo da linha costeira, mais facilmente é possível perceber os problemas advindos da poluição hídrica e do depósito de sedimentos, muitas vezes contaminados com metais pesados e outras substâncias tóxicas. Existem também as fontes poluidoras próprias das zonas costeiras, como por exemplo, a emissão de esgoto sanitário e a disposição de materiais oriundos das atividades de dragagem. Todas causam danos que acabam afetando não apenas os ecossistemas costeiros, mas também, de modo direto ou indireto, os mares e oceanos.

A Política Nacional de Recursos Hídricos – PNRH foi instituída pela Lei nº 9.433, de 08 de janeiro de 1997. Essa lei institui o Sistema Nacional de Recursos Hídricos e prevê a gestão desses recursos de forma descentralizada e executada com a participação do Poder Público, dos usuários e das comunidades. Entre as diretrizes da PNRH destaca-se a integração da gestão das bacias hidrográficas com a dos sistemas estuarinos e zonas costeiras, determinando a utilização racional e integrada dos recursos hídricos, incluindo o transporte aquaviário, com vistas ao desenvolvimento sustentável.

Tais políticas no Brasil são a responsabilidade não só, do meio ambiente local, mas como a sinalização de novos deveres e direitos surgindo, que é de responsabilidade de todos. A PNRH, assim como a questão da sustentabilidade da atividade portuária, remete à noção de que o meio ambiental deve ser considerado com um direito fundamental que se direciona a um direito transnacional, ou seja, para a eficiência em sua proteção emerge como solução mais adequada a estipulação do conceito de governança global ambiental.

Nesse quadro, segundo Cruz & Bodnar, o entendimento da transnacionalidade pode estar na junção do estudo do prefixo trans e o conceito e caracterização de Nação Jurídica:

Transnacional, os novos espaços públicos não vinculados a um território específico que perpassam a idéia tradicional de Nação Jurídica, aceitam a pluralidade como premissa e possibilitam o exercício de poder a partir de uma pauta axiológica de comum consensual, destinada a viabilizar a proposição de um novo pacto de civilização. (CRUZ & BODNAR, 2011. p.61)

A questão ambiental é uma demanda transnacional, portanto, não bastam políticas públicas imediatistas. É preciso prevenir acidentes ambientais na sociedade, no porto, nos rios, nos mares, nos navios, em proteção aos trabalhadores, importadores, exportadores e destinatários finais dos serviços.

Recentemente, foi publicada a lei 12.305/2010, que instituiu a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), que trata da obrigatoriedade de uma correta gestão dos resíduos e da elaboração de um plano que trate especificamente dessas questões, inclusive em áreas portuárias, contemplando o resíduo operacional e advindo das embarcações (taifa).

A Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM), objeto de Lei nº 7661/88, possui por escopo promover a integração do mar territorial e plataforma continental ao espaço brasileiro e a exploração racional dos oceanos, visando o desenvolvimento econômico e social do país e a segurança nacional.

Institui, ainda, o Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI-GERCO), no âmbito da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar - CIRM, com o objetivo de promover a articulação das ações federais incidentes na Zona Costeira, a partir do Plano Estadual (ou Municipal) de Gerenciamento Costeiro, obedecidas as normas legais e o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC).

Nesse sentido, visando a orientar a utilização nacional dos recursos na Zona Costeira, de forma a contribuir para elevar a qualidade da vida de sua população, e a proteção do seu patrimônio natural, histórico, étnico e cultural, prevendo o zoneamento de usos e atividades nesta zona, surge o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), instituído pela Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, como parte integrante da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) e da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA) (BRASIL, 1988). Entre os objetivos da gestão da zona costeira, destaca-se o de nortear a formulação de políticas, planos e programas federais, estaduais e municipais (PPPs) destinados à zona costeira.

Considerando a numerosa legislação ambiental incidente nas operações, estrutura, e na própria orla marítima onde o porto está inserido, poder-se-ia concluir que esta seria suficiente

para evitar, controlar e amenizar os impactos ambientais. Entretanto, Kitzmann & Asmus (2006, p. 1050) alertam que

[...] se nos últimos anos houve melhorias na gestão ambiental nos portos brasileiros, muito se deve ao esforço individual de cada porto em face do pouco realizado pelo poder público nessa área. A grande diversidade de agências reguladoras da atividade portuária, ao atuarem desarticuladamente, geram conflitos de gestão, como se observa no licenciamento ambiental, na dragagem e na capacitação ambiental, entre tantas outras questões. (KITZMANN & ASMUS, 2006, p. 1050)

Com efeito, verifica-se que um dos caminhos para uma salutar política ambiental seja a construção da Agenda Ambiental dos Portos em âmbito local, adotando compromissos nas atividades com os diferentes atores para uma gestão ambiental de fato. Por meio da implantação da Agenda Ambiental nos Portos há possibilidades de ganhos mútuos.

Nesse compasso, argumentam Kitzmann & Asmus (2006, p. 1051-1052), que a “política ambiental de uma instituição é a declaração onde estão princípios e intenções em relação ao seu desempenho ambiental, devendo prover a estrutura para a ação e a definição de seus objetivos e metas”. Prosseguem os autores indicados, citando o caso do porto de Long Beach, localizados nos Estados Unidos da América, o qual estabeleceu quatro princípios na sua política ambiental que deverão guiar os seus esforços ambientais: proteger a comunidade e o ambiente local dos impactos portuários negativos; utilizar as melhores tecnologias disponíveis para minimizar os impactos portuários e explorar novas soluções tecnológicas; promover a sustentabilidade nas ações relacionadas à instalação e operação dos terminais, e engajar e educar a comunidade sobre o desenvolvimento do porto e seus programas ambientais (2006, p. 1051-1052).

Logo, observa-se a necessidade contínua de uma política eficiente, a médio e longo prazo, abrangendo os processos sociais, tecnológicos e ambientais que ocorrem nos portos, para dar respaldo aos problemas ambientais cada vez mais complexos que surgem na área portuária.

3.4 INSTRUMENTO DE REGULAÇÃO AMBIENTAL: LICENCIAMENTO AMBIENTAL NA ATIVIDADE PORTUÁRIA

No marco das respostas políticas e institucionais frente aos problemas ambientais, especificamente frente aos reconhecidos e graves impactos ambientais dos portos, emerge uma política ambiental portuária. Neste aspecto, as principais conformidades a serem atendidas atualmente pelos Portos Organizados dizem respeito às Licenças de Operação (LO); licenciamento de dragagem, tanto incluída na Licença de Operação de um porto, como em

processos isolados; instalação de unidades de gestão ambiental; Plano de Emergência Individual (PEI); Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS); auditoria ambiental; programa de gerenciamento de riscos; plano de controle de emergência e programa de prevenção de riscos ambientais; e o controle e monitoramento ambiental (KITZMANN & ASMUS, 2006, p. 1046-1047).

Sem embargo, constata-se que a política ambiental brasileira é essencialmente baseada em instrumentos de comando e controle, sendo o principal deles o licenciamento ambiental. Considerando este panorama, considera-se que a gestão ambiental portuária se faz fundamentalmente por meio do licenciamento ambiental, especialmente por este se constitui no principal instrumento que o Estado brasileiro dispõe para controlar as atividades econômicas poluidoras, a fim de proteção do meio ambiente (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 204).

Assim, na qualidade de um dos principais instrumentos da PNMA, o licenciamento ambiental pode ser definido como o procedimento administrativo pelo qual a Administração Pública, por intermédio dos órgãos ambientais competentes, analisa a proposta apresentada para determinado empreendimento e legitima-a através da emissão da licença ambiental, que contém os condicionamentos para a instalação e operação do empreendimento em tela. Tal procedimento se justifica pela natureza difusa dos direitos em análise, vez que a forma de apropriação dos recursos naturais está na base das relações sociais e econômicas.

Em outras linhas, o licenciamento ambiental habilita o empreendedor a desempenhar suas atividades ao mesmo tempo em que impõe o atendimento a uma série de requisitos ambientais, que deverão compor um Sistema Integrado de Gestão Ambiental, que deve englobar a saúde e a segurança do trabalhador portuário, conforme se depreende das Portarias nº 104 e 414 da SEP/PR (ANTAQ, 2012c, *online*).

O licenciamento ambiental é o dispositivo legal capaz de garantir ao empreendedor o reconhecimento público de que suas atividades estão sendo desenvolvidas em conformidade com a legislação ambiental e em observância à qualidade ambiental.

O objetivo geral do licenciamento ambiental é, portanto, o controle das atividades potencialmente poluidoras, operacionalizando os princípios da precaução, da prevenção e do poluidor-pagador, com o intuito de identificar os riscos inerentes ao empreendimento, com fins a formar o ato decisório de implementação ou não da atividade e de quais serão as medidas mitigatórias e compensatórias da degradação a ser aplicadas (MARCHESAN, STEIGLEDER & CAPPELLI, 2008, p. 64).

Nessa seara, o art. 10 da Lei n.º 6.938/81 é claro ao estabelecer que:

Art. 10. A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental dependerão de prévio licenciamento ambiental. (BRASIL, Lei n.º 6.938/81, art. 10)

Em que pese o dispositivo acima transcrito afirmar que o licenciamento ambiental consubstanciar-se em uma obrigação legal prévia à instalação de qualquer empreendimento ou atividade potencialmente poluidora ao meio ambiente, ressalte-se que o licenciamento ambiental destina-se tanto aos empreendimentos novos, caso em que será processado antes da instalação do projeto, quanto aos empreendimentos preexistentes, instalados sem o procedimento do licenciamento ambiental. Neste último caso, aplica-se a licença de operação.

Cumprindo ainda mencionar que, nos casos onde forem constatados danos ao meio ambiente, os mesmos poderão ser regularizados mediante a celebração de Termo de Compromisso ou de Ajuste Ambiental, conforme previsto na Medida Provisória nº 2.073-38, de 13 de junho de 2001, que acrescenta dispositivos à Lei nº 9.605/98.

A obrigação do licenciamento é compartilhada entre os órgãos estaduais do meio ambiente e pelo IBAMA.

No que tange ao licenciamento portuário, segue-se a regra do tratamento diferenciada entre as atividades já existentes e os novos empreendimentos. Os primeiros obterão apenas a Licença de Operação (LO), enquanto que os demais serão objeto de licenciamento pleno.

Na esteira do exposto, toda atividade econômica que cause significativo impacto no meio ambiente deve ser submetida ao licenciamento ambiental independente de outras autorizações exigidas por lei. A Resolução 237/97 do Conama prevê a atividade portuária como sujeita ao licenciamento ambiental.

Na questão portuária, diferentemente de outras situações do direito positivo brasileiro, as disposições legais e a instituição da Agenda Ambiental Portuária vieram, destarte, para organizar uma atividade em andamento. A orientação para o licenciamento incorpora um controle que objetiva preservar a qualidade do meio ambiente e proporcionar condições técnicas de atuação em situações de perda dessa mesma qualidade.

Desse modo, o licenciamento ambiental como instrumento da PNMA refere-se à localização, à instalação, à ampliação e à operação da atividade a ser licenciada. Para obtenção da licença ambiental, além do atendimento aos padrões estabelecidos, os impactos ambientais originados da implementação de empreendimento ou de atividade devem ser prevenidos, corrigidos, mitigados, eventualmente eliminados ou compensados, de modo a garantir a qualidade e a sustentabilidade dos recursos ambientais da região sob influência da atividade em questão. Ressalte-se que, em qualquer de suas etapas, o processo de

licenciamento ambiental será custeado integralmente pelo empreendedor, que deverá ressarcir o órgão licenciador por todos os custos que tenham sido incorridos.

Assim, o processo de licenciamento, introduzido pela Lei nº 6.938/81, requer que a avaliação de impactos ambientais abranja pontos específicos das atividades realizadas nos portos, como o embarque, desembarque e estocagem de múltiplas cargas, outras atividades exercidas por indústrias situadas nos portos, o papel dos diversos agentes na prestação dos serviços portuários, dragagens, serviços de abastecimento e manutenção de embarcações, entre outros elementos da atividade (ANTAQ, 2012d, *online*).

Com efeito, o processo de licenciamento é aplicado a três situações específicas: (i) implantação de novos projetos; (ii) ampliação das instalações existentes; e, (iii) regularização das instalações que já estão em operação.

As atividades em implantação deverão efetuar o licenciamento pleno, compreendendo a obtenção das Licenças Prévia (LP), de Instalação (LI) e de Operação (LO). No caso de ampliação, se aplica, em via de regra, a mesma regra anterior.

O licenciamento das atividades existentes, i.e., que já estejam em operação, visa a regularização dessas atividades, quando são avaliados os impactos, riscos e passivos ambientais existentes e são elaborados planos e programas para seu controle, prevenção, mitigação e compensação.

A regularização contempla, ainda, a avaliação da efetividade dos mecanismos da gestão ambiental por meio do monitoramento contínuo de parâmetros e indicadores ambientais. Na regularização das atividades existentes, normalmente cabe apenas a LO, sendo dispensadas a LP e a LI.

Os prazos de validade de cada modalidade de licença serão estabelecidos por cada Órgão Licenciador, levando em consideração os seguintes aspectos, tais com: (i) o prazo de validade da LP deverá ser, no mínimo, o estabelecido pelo cronograma de elaboração dos planos, programas e projetos relativos ao empreendimento ou atividade, não podendo ser superior a 5 (cinco) anos; (ii) o prazo de validade da LI deverá ser, no mínimo, o do cronograma de instalação do empreendimento ou atividade, não podendo ser superior a 6 (seis) anos; e (iii) o prazo de validade da LO deverá considerar os planos de controle ambiental e será de, no mínimo, 4 (quatro) anos e, no máximo, 10 (dez) anos (ANTAQ, 2013, *online*).

Ressalta-se que o Órgão Licenciador poderá estabelecer prazos de validade específicos para a Licença de Operação de empreendimentos ou atividades que, por sua natureza e peculiaridades, estejam sujeitos a encerramento ou modificação em prazos inferiores.

No que se refere à renovação da LO, esta deve ser requerida com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da expiração de seu prazo de validade, ficando automaticamente prorrogada até a manifestação final do Órgão Licenciador. Na renovação, o Órgão Licenciador poderá aumentar ou diminuir o prazo de validade após avaliação do desempenho da atividade ou empreendimento, respeitados os limites mínimo e máximo para esta licença.

O processo de licenciamento é iniciado com o requerimento do interessado apresentado junto ao órgão ambiental competente, contendo informações gerais sobre o empreendedor e descrição do empreendimento. O órgão ambiental, com base em observações realizadas durante vistoria ao local de implantação do empreendimento, define então um Termo de Referência (TR), que irá nortear a elaboração do estudo ambiental.

Note-se que neste TR, consta de forma organizada o que fazer e como fazer o licenciamento ambiental do porto, restando tal documento diretamente ligado à elaboração da Agenda Ambiental Portuária.

No ensinamento de Marcos Maia Porto, esse termo de referência determina “o grau de interferência, em forma e quantidade, que as instalações portuárias e suas atividades exercem sobre o sítio portuário, englobando as instalações de uso comum e privativo, com a superposição do efeito dessas duas partes na unidade portuária”. (PORTO, 2002, p.111).

A definição do TR conta com a participação do empreendedor e, eventualmente, com a de outras instituições públicas responsáveis por observar componentes específicos a serem afetados, como o IPHAN, FUNAI, DNPM, Fundação Cultural Palmares, etc.

Após a conclusão do estudo pelo empreendedor, o órgão ambiental faz um *check list* das informações contidas no TR, que, de forma geral, seguem a seguinte itemização: 1 - Identificação do empreendedor e da empresa consultora; 2 - Caracterização do empreendimento; 3 - Definição das áreas de influência do empreendimento; 4 - Diagnóstico ambiental das áreas de influência; 5 - Avaliação de impactos ambientais; 6 - Estabelecimento das medidas mitigadoras e compensatórias; 7 - Projetos básicos dos programas ambientais de instalação e operação.

Havendo o aceite do estudo pelo órgão ambiental, é feita a publicação da entrega em diário oficial e tem-se início o prazo para sua análise, que pode levar até doze meses, dependendo do tipo de estudo pedido, segundo Resolução CONAMA n.º 237/1997. No caso específico do IBAMA, os prazos para cumprimento das etapas do licenciamento ambiental seguem a Instrução Normativa 184/2008, sendo 180 dias para análise de EIA/RIMA.

Destarte, constata-se que a participação pública está prevista no processo de licenciamento ambiental com os objetivos de garantir a divulgação de informações sobre os

projetos a serem licenciados, principalmente no que concerne aos possíveis riscos à qualidade ambiental das áreas de influência dos empreendimentos e sobre as medidas mitigadoras e de controle ambiental destinadas a reduzir esses efeitos, bem como de captar as expectativas e inquietações das populações afetadas e permitir ao órgão licenciador recolher as manifestações e os interesses dos diferentes grupos sociais.

Tal captação das expectativas e inquietações da sociedade ocorre por meio da realização de Audiências Públicas, conforme exposto outrora, em que acontecem durante a análise do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e de seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), que subsidiam a decisão sobre a concessão da Licença Prévia.

Oportuno destacar que o RIMA, que reflete as conclusões do EIA de forma objetiva e em linguagem adequada à sua compreensão, deve estar acessível ao público em locais apropriados, de forma a garantir o conhecimento de seu conteúdo pelos interessados, durante a análise técnica do pedido de licença ambiental. Os órgãos públicos envolvidos ou interessados receberão cópia para conhecimento e manifestação, conforme se depreende do artigo 11 da Resolução CONAMA no 001/86.

Gize-se, que sempre que o Órgão Licenciador julgar necessário ou for solicitado por entidade civil, pelo Ministério Público ou por 50 (cinquenta) ou mais cidadãos, será promovida Audiência Pública para a apresentação e discussão do projeto e de seu respectivo estudo ambiental.

A Audiência Pública é realizada com a participação, basicamente, de quatro grupos de atores, a saber: (i) o IBAMA, que coordena a realização do evento e registra as questões relevantes suscitadas para fins decisórios subseqüentes; (ii) o empreendedor, que organiza sua realização, apresenta o empreendimento, responde aos questionamentos referentes à implantação pretendida e arca com os custos correspondentes; (iii) a equipe responsável pela elaboração do EIA/RIMA, que apresenta as conclusões do EIA/RIMA, responde tecnicamente pelo seu conteúdo e responde aos questionamentos referentes aos estudos realizados; e (iv) o público presente, que apresenta suas dúvidas ou questionamentos.

As regras para a realização de audiências públicas com “a finalidade de expor aos interessados os conteúdos do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo RIMA, dirimindo dúvidas e recolhendo dos presentes as críticas e sugestões a respeito dos mesmos”, foram estabelecidas pela Resolução CONAMA no 009/87.

Os procedimentos de licenciamento que interessam ao público em geral e, em particular, aos potenciais empreendedores, incluem a divulgação obrigatória dos pedidos de licenciamento e das licenças concedidas.

A publicação dos pedidos de licença por parte do empreendedor foi instituída com a finalidade de ampliar a transparência dos processos de licenciamento e de maneira que todos os interessados possam conhecer em detalhe os projetos e expressar sua opinião sobre eles.

Já a publicação da concessão da licença ou da sua respectiva renovação tem como objetivo informar que o empreendimento licenciado implementou as devidas medidas de controle ambiental.

A publicação dos pedidos de licenciamento em nível federal, em quaisquer de suas modalidades, sua renovação e a respectiva concessão, deverá ser feita no Diário Oficial da União, em jornais ou periódicos de grande circulação nacional e em periódicos de circulação local, de acordo com a Resolução CONAMA no 006/86, que dispõe sobre a aprovação de modelos para publicação de pedidos de licenciamento.

O Cadastro Técnico Federal de Atividades e Instrumentos de Defesa Ambiental foi estabelecido pelos artigos 9º e 17 da Lei no 6.938/81, este último com redação dada pela Lei no 7.804/89. O IBAMA e os demais órgãos ambientais somente aceitam, para fins de análise ambiental, projetos técnicos de controle de poluição ou estudos de impacto ambiental elaborados por profissionais legalmente habilitados – comprovado pelo registro no correspondente órgão de fiscalização profissional - e empresas ou sociedades civis regularmente inscritos no Cadastro Técnico Federal, de acordo com o estabelecido na Resolução CONAMA no 001/88.

O Cadastro Técnico Federal tem por objetivo proceder ao registro, em caráter obrigatório, de pessoas físicas ou jurídicas que se dediquem à prestação de serviços e consultoria sobre problemas ecológicos e ambientais, bem como à elaboração de projetos de equipamentos e instrumentos destinados ao controle de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras. O IBAMA é o órgão gestor responsável por este Cadastro.

Ademais, necessário se faz referir que, durante o processo de licenciamento ambiental poderão ser consultados os órgãos federais, estaduais e municipais legalmente competentes quanto a aspectos específicos que envolvam a viabilidade do empreendimento. Citam-se, a título de exemplo, a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte (DNIT), o Serviço de Patrimônio da União (SPU), o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), etc.

Não obstante, na medida em que esses órgãos não estão subordinados aos prazos definidos pela Resolução no 237/97, o órgão Licenciador definirá sobre a concessão do licenciamento ambiental de forma independente, na ausência de manifestações em tempo hábil.

No que concerne à competência para o licenciamento ambiental, deve-se atentar à seguinte regra estabelecida pela ANTAQ:

- a) portos organizados e instalações portuárias situados no mar territorial, licenciamento pelo IBAMA;
- b) portos organizados e instalações portuárias localizados em águas interiores, licenciamento pelo Estado;
- c) licenciamento pelo IBAMA, no caso b acima, se firmado convênio IBAMA – Estado;
- d) terminais de passageiros e marinas, licenciamento pelo Estado;
- e) clubes náuticos, píeres e atracadores de recreio e de pesca, licenciamento pelo Município, quando o impacto ambiental for local, ouvido o órgão competente do Estado;
- f) licenciamento pelo Estado no caso e acima, se firmado convênio Estado - Município, observadas as disposições da Resolução nº 237/97 do CONAMA;
- g) bases ou empreendimentos militares, quando couber, observada a legislação específica, conforme Resolução nº 237/97 do CONAMA; e
- h) instalações da Polícia Federal, licenciamento pelo IBAMA. (ANTAQ, 2013, *online*)

Caso o órgão ambiental entenda que o empreendimento em questão é viável ambientalmente em termos técnicos e locais, a Licença Prévia (LP) é emitida. Para obter a Licença de Instalação (LI) o empreendedor deverá comprovar o cumprimento das condicionantes da LP, dentre elas a apresentação das versões executivas dos planos e programas ambientais. Para a obtenção da Licença de Operação (LO), após a conclusão das obras do empreendimento, deverá ser comprovado o cumprimento das condicionantes da LI, incluindo os relatórios dos monitoramentos ambientais já realizados na fase de instalação e a apresentação das versões executivas dos programas ambientais específicos para a operação (caso os procedimentos sejam diferentes daqueles da fase de implantação).

Na esteira do exposto anteriormente, cumpre-se destacar que para a renovação da LO, além de cumprir com as condicionantes, o empreendedor deve submeter o requerimento com pelo menos 120 dias de antecedência do fim do prazo da validade da mesma.

Abaixo se apresenta um quadro sintético (Tabela 2) com os principais dispositivos de controle ambiental necessários ao licenciamento dos portos:

Principais dispositivos de controle ambiental necessários ao licenciamento:		
Dispositivo	Ação	Principais dispositivos e normas aplicáveis
Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS	Promover o gerenciamento de resíduos sólidos.	Norma NBR 10004, Resolução CONAMA nº 005/1993, Resolução da Anvisa RDC 56/2008, Art. 5º da Lei 9.966/2000 e art. 20, IV, da Lei 12.305/2010

Gerenciamento de riscos de poluição	Elaborar manuais de procedimentos internos para o gerenciamento dos riscos de poluição, bem como para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas.	Art. 6º da Lei 9.966/2000.
Educação ambiental; Programas de capacitação e treinamento	Promover programas de educação ambiental destinados à capacitação dos trabalhadores.	Art. 3º, inciso V, da Lei 9.795/1999
Plano de Emergência Individual – PEI	Disponer de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas.	Art. 7º da Lei 9.966/2000; Resolução CONAMA n.º 398/2008.
Controle de emissões atmosféricas	Controlar a poluição do ar.	Resoluções CONAMA n.º 005/1989, n.º 003/1990, n.º 008/1990, n.º 382/2006; NR-15; NBR 9547/86.
Gerenciamento de Efluentes Líquidos	Controlar a poluição da água (controle de efluentes) e do solo.	Resolução CONAMA n.º 357/2005
Auditoria Ambiental	Realizar auditorias ambientais bienais, independentes, com o objetivo de avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental em suas unidades.	Art. 9º da Lei 9.966/2000; Resoluções CONAMA n.º 306/2002.
Plano de Controle de Emergência – PCE; Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA); Plano de Ajuda Mútua – PAM	Plano de Controle de Emergência – PCE, Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), Plano de Ajuda Mútua – PAM.	NR29
Plano de Recuperação de Áreas Degradadas – PRAD	Obrigação do poluidor ou predador de recuperar os danos causados ao meio ambiente.	Art. 4º, VII, da Lei n.º 6.938/1981; Art. 1º do Decreto n.º 97.632/89 (aplicado por analogia)
Gerenciamento de Resíduos de Dragagem	Diretrizes gerais e procedimentos mínimos para a avaliação do material a ser dragado, visando ao gerenciamento de sua disposição em águas jurisdicionais brasileiras.	Resolução CONAMA n.º 344/2004
Monitoramento Ambiental	Obrigatoriedade de existir um programa de monitoramento delineado no estudo ambiental.	Resolução CONAMA n.º 01/1986

Tabela 2. Principais dispositivos de controle ambiental necessários ao licenciamento. FONTE: ANTAQ, 2012d, p. 50-51.

Sem prejuízo dos dispositivos elencados acima, eventualmente o licenciamento de empreendimentos novos pode requerer as outras autorizações referentes a recursos naturais, patrimônio da União ou patrimônio histórico e artístico nacional, das quais se destacam as abaixo mencionadas.

A Autorização de Supressão de Vegetação Nativa A supressão de vegetação nativa é regulamentada pelo Código Florestal (Lei no 4.771/65) e os pedidos de autorização de sua supressão devem ser apresentados ao IBAMA ou ao órgão estadual de meio ambiente quando este possuir delegação para tal. A maioria dos Estados já dispõe de atribuição para avaliar e autorizar os pedidos de supressão.

Os requisitos básicos para a instrução desse pedido são a apresentação de laudo florestal sobre a área objeto do pedido e sua localização em base cartográfica oficial. De acordo com a Lei n.º 9.985/2000, que instituiu o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza, em seu art. 36, parágrafo 3º, quando o empreendimento a ser licenciado afetar uma unidade de conservação ou sua zona de amortecimento, há como condição prévia para tanto a autorização do órgão responsável por sua administração.

A supressão de vegetação em área de preservação permanente – ou também chamadas APP – somente poderá ser autorizada em caso de utilidade pública ou de interesse social, devidamente caracterizados e motivados em procedimento administrativo próprio, quando inexistir alternativa técnica e locacional ao empreendimento proposto, como determinado no art. 4º do Código Florestal.

O mesmo Código, em seu artigo 1º, estabelece como de utilidade pública: as atividades de segurança nacional e proteção sanitária; as obras essenciais de infra-estrutura destinadas aos serviços públicos de transporte, saneamento e energia; e demais obras, planos, atividades ou projetos previstos em resolução do Conselho Nacional de Meio Ambiente – CONAMA.

Entende, ainda, como de interesse social: as atividades imprescindíveis à proteção da integridade da vegetação nativa; as atividades de manejo agroflorestal sustentável praticadas na pequena propriedade ou posse rural familiar, que não descaracterizem a cobertura vegetal e não prejudiquem a função ambiental da área; e as demais obras, planos, atividades ou projetos definidos em resolução do CONAMA.

Destarte, os órgãos ambientais poderão autorizar a supressão eventual e de baixo impacto ambiental, assim definido em regulamento, da vegetação em área de preservação

permanente. Previamente à emissão da autorização para a supressão dessa vegetação, estabelecerá as medidas mitigadoras e compensatórias que deverão ser adotadas pelo empreendedor.

No que se refere ao uso de áreas de propriedade da União, a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) emite pareceres sobre a regularidade e autorizações de uso para áreas de propriedade da União, reguladas pela Lei no 9.636/98 que, dentre outros aspectos, dispõe sobre a regularização, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União. Também a Portaria n.º 27/98, da Diretoria de Portos e Costa do Ministério da Marinha (DPC), aprova as “Normas da Autoridade Marítima para obras, dragagens, pesquisa e lavras de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional - NORMAM-11”.

Por seu turno, tendo em conta que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) é o órgão responsável pela preservação do patrimônio histórico nacional, na hipótese de áreas com potencial de ocorrência de sítios arqueológicos e áreas de interesse histórico e cultural, é necessária a realização de pesquisa autorizada pelo IPHAN e coordenada por arqueólogos devidamente registrados, previamente à execução de obras.

No caso de ocorrência, o resgate de peças e artefatos e o respectivo envio a museus devem ser também autorizados e registrados pelo IPHAN. O patrimônio cultural nacional é regulado pelo Decreto Lei n.º 25/37, que organiza a proteção ao patrimônio histórico e artístico nacional e pela Lei n.º 3.924/61, que dispõe sobre os sítios arqueológicos, além dos demais instrumentos legais incidentes na área de implantação de projetos.

De grande relevância destacar, neste momento, que previamente ao início do processo de Licenciamento Ambiental de obras sobre ou sob as águas, o empreendedor deverá apresentar à Capitania dos Portos, Delegacia ou Agência da área de jurisdição, um requerimento solicitando um Parecer no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e à segurança da navegação. As informações e documentação que devem constar desse requerimento são estabelecidas pelas “NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA Nº 11”, conhecidas como “NORMAM 11”. (ANTAQ, 2013, *online*)

Com o Parecer favorável da Marinha, o empreendedor iniciará o Processo de Licenciamento Ambiental junto ao Órgão Ambiental competente.

Após a obtenção do Licenciamento Ambiental de Instalação e das demais autorizações legais de outros órgãos públicos, o empreendedor comunicará formalmente à Marinha a data de início das obras e seu término previsto.

No caso de realização de obras em geral, o interessado deverá apresentar à Capitania dos Portos, Delegacia da Capitania dos Portos ou Agência da Capitania dos Portos, com

jurisdição sobre o local da "obra", duas vias dos seguintes documentos: (i) requerimento ao Capitão dos Portos, Delegado ou Agente (conforme o caso); (ii) planta de localização, com escala entre 1:100 a 1:500, especificando dimensões e fazendo a confrontação da "obra" em relação a área circunvizinha, com distâncias conhecidas, podendo ser em escala menor, desde que caracterize perfeitamente a área pretendida. Estas plantas deverão atender às seguintes exigências: a) indicar claramente a posição da "obra" em relação à carta náutica, confeccionada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, de maior escala da área; b) um dos vértices ou extremidade da "obra" deverá estar amarrado topograficamente ao marco testemunho, ou a um ponto de coordenadas conhecidas de instituição, ou empresa estatal, como exemplo a Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Diretoria de Hidrografia e Navegação, Diretoria de Serviço Geográfico do Exército ou Petrobrás. Poderá ser aceita a amarração a marco testemunho de qualquer outra firma, desde que credenciada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação para a execução de levantamentos hidrográficos, de acordo com a legislação em vigor; e c) constar na planta, claramente indicado, o marco testemunho ou ponto, de coordenadas conhecidas, utilizado para amarração topográfica, seu número, o nome da instituição ou firma responsável por sua determinação e estabelecimento, o "datum" utilizado, o vértice ou extremidade da obra que foi amarrado e o azimute de um dos lados da obra também amarrado à rede topo-hidrográfica; (iii) planta de situação, com escala entre 1:500 e 1:2000, estabelecendo a posição da "obra" em relação a uma área mais ampla, que possa ser influenciada ou influenciar na obra projetada, podendo ser em escala menor, desde que caracterize perfeitamente a área situada; (iv) planta de construção com escala entre 1:50 e 1:200, podendo ser em escala menor, desde que caracterize perfeitamente a "obra" pretendida; (v) memorial descritivo da "obra" pretendida (deve ser o mais abrangente possível); (vi) cópia do contrato de aforamento ou autorização para ocupação ou similares, expedidas pela Secretaria do Patrimônio da União, ou documentos habituais de comprovação de posse (escritura de compra e venda, promessa de compra e venda registrada em cartório ou certidão do registro de imóveis) do terreno onde se originará a "obra"; e (vii) documentação fotográfica - deverão ser anexadas ao expediente, pelo requerente, pelo menos duas fotos do local da "obra" que permitam uma visão mais clara das condições locais. A critério das Organizações Militares de origem do processo ou julgado adequado por uma das Organizações Militares envolvidas no processo, durante a vistoria da "obra" ou mesmo depois, outras fotografias poderão ser solicitadas com a mesma finalidade.

De outra banda, a realização de construções de cais, molhes, trapiches e similares, se caracterizam como obras sobre água e podem ser precedidas de aterro que, dependendo das

dimensões, poderão provocar alterações sensíveis no regime de água da região, tendo como resultado um assoreamento de tal monta que poderá prejudicar a navegação local com alterações de profundidades. Para esses casos, deverá ser exigido como documento adicional ao processo de obras, um estudo detalhado e criterioso das alterações que poderão trazer danos à navegação, propiciando condições seguras à emissão do parecer da MB. Tal estudo poderá ser obtido pelos interessados junto a órgão de reconhecida capacidade técnica em engenharia costeira, como o Instituto de Pesquisa Tecnológicas do Estado de São Paulo, Instituto de Pesquisa Hidroviárias ou Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira. Este estudo, também, deverá ser exigido quando da construção de cais ou pieres de estrutura maciça, ou enrocamentos e molhes.

Por derradeiro, os pieres ou trapiches construídos sobre estacas de madeira ou concreto estão dispensados desse estudo, devendo, entretanto, dispor de um parecer da Administração Portuária, caso a obra se situe próximo a instalação portuária.

Considerando o exposto no presente capítulo, constata-se que no caso dos portos, quando se fala em proteção do meio ambiente, verifica-se a existência de um somatório de interferências pelo conjunto de instalações e obras de proteção, além daquelas relativas à facilitação da navegação, que dão uma dimensão bastante ampla aos problemas decorrentes da atividade. Ademais, agregam-se às tais fatores, as variáveis do meio ambiente do trabalho e do entorno em que está localizado o porto.

O porto, enquanto um sistema complexo de interações, igualmente está sob fiscalização e controle de diversos órgãos e entidades governamentais e não-governamentais, além das exigências internacionais que ora determinam a inclusão da variável sustentabilidade nas operações e atividades desenvolvidas. Tais exigências, conforme denotado no Capítulo anterior, tendem a migrar para uma concepção de governança global internacional, em que as exigências serão ainda maiores e mais atores passarão a estar envolvidos em tal atividade.

O presente movimento de uma política ambiental específica aos portos, ainda que formulada por meio de adequações de dispositivos existentes, tem sua diretriz fundada na Agenda Ambiental Portuária, aparece nesse cenário como uma indutora da promoção do controle ambiental, forçando o surgimento de centros de gerência do meio ambiente, responsáveis, entre outras coisas, por capacitar recursos humanos para a efetiva aplicação das diretrizes ambientais, ou ainda, adequando procedimentos de operação aos padrões em vigor.

A Agenda Ambiental Portuária, juntamente com as políticas públicas discorridas neste capítulo e com o instrumento de Licenciamento Ambiental, assinala os principais impactos provenientes da implantação e operação das atividades portuárias, além de propor uma

estrutura institucional para a gestão ambiental nos portos organizados, tendo como base a implantação de uma coordenação ambiental vinculada à administração do porto (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 204).

Logo, a articulação entre Agenda Ambiental Portuária e a Política de Modernização dos Portos e demais políticas nacionais para o subsetor portuário, que sob a égide da integração das economias em escala global e suas demandas por maior celeridade no trânsito de mercadorias, redesenhou as relações entre o poder público, agentes privados e a sociedade em geral, estando hoje a dimensão ambiental sendo determinante na definição das metas futuras do setor portuário.

4 O PORTO DO RIO GRANDE – RS E A PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL: ANÁLISE SOB A PERSPECTIVA DA “BOA GOVERNANÇA”

No presente capítulo será elaborado um estudo de caso do Porto do Rio Grande – RS com o objetivo de demonstrar a ocorrência (ou não) da prática da “boa governança” da dimensão ambiental nas atividades portuárias desenvolvidas. Assim, a metodologia empregada para o desenvolvimento deste capítulo será diversa da empregada nos capítulos anteriores: se deixará o emprego da revisão bibliográfica e legislativa, e se adotará o uso da investigação local e levantamento de dados junto à Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), bem como junto ao Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul e do Ministério Público Federal – Seccional Rio Grande, além da revisão de bibliografia especializada.

A utilização deste estudo de caso é representativa da realidade brasileira, sendo a escolha do Porto do Rio Grande justificada por sua postura adotada em relação à proteção do meio ambiente em suas atividades, sendo referência aos demais portos brasileiros na área ambiental, sendo pioneiro a obter uma Licença de Operação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), assim como também foi o primeiro a elaborar um Estudo e um Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) e, mais recentemente, foi o primeiro a implantar um Programa de Educação Ambiental (ProEA).

Ademais, destaca-se que o porto do Rio Grande constitui-se um nó de rede, o que determina um constante aprimoramento para atender aos diversos atores envolvidos, necessitando cada vez mais de respostas rápidas às demandas comerciais, condição precípua para viabilizar a articulação e integração dos diversos mercados. Neste contexto, como as questões ambientais passaram a emergir no rol dos aspectos a serem considerados na análise e avaliação da competitividade e eficiência das empresas em âmbito internacional, um porto público ter certificação ambiental para funcionar coloca-o, *a priori*, em vantagem competitiva em relação aos seus congêneres nacionais perante os atores do comércio e transporte marítimo mundiais, justificando-se, assim, a escolha do porto do Rio Grande como objeto de estudo na dissertação.

Passa-se a seguir a discorrer acerca do porto do Rio Grande, a partir de uma digressão histórica e de uma descrição analítica institucional e do seu sistema portuário, serão apresentadas algumas de suas iniciativas na proteção do meio ambiente, e sua contribuição para a formação de um Sistema de Gestão Ambiental a ser aplicado pelos demais portos do

Brasil. Ao final, serão articuladas algumas sugestões para contribuir com o debate de implantação de um sistema de proteção ambiental para o subsetor portuário.

4.1 DESCRIÇÃO ANALÍTICA HISTÓRICA, INSTITUCIONAL E DA ESTRUTURA PORTUÁRIA DO PORTO DO RIO GRANDE

O porto do Rio Grande está situado a 32 graus 07 minutos e 20 segundos de latitude Sul e a 52 graus 05 minutos e 36 segundos de longitude Oeste de Greenwich. É o porto de mar mais meridional do Brasil, localizado na margem Oeste do Canal do Norte, que é o escoadouro natural de toda a bacia hidrográfica da Laguna dos Patos.

Dos três portos organizados do Estado do Rio Grande do Sul, Rio Grande é o mais importante, como único porto marítimo, dotado de características naturais privilegiadas, capaz de ser desenvolvido racionalmente, em condições de atender à navegação de longo curso, que exige boas profundidades.

Com um calado de 40 pés, o Porto do Rio Grande possui excelente profundidade em seus terminais de granéis e de contêineres, superior ao correspondente nos portos argentinos, uruguaios e catarinenses. Com calado e condições operacionais privilegiadas o porto é o ponto perfeito para o transbordo de contêineres e de completamento de carga de granéis dos países da Bacia Hidrográfica do Prata. Além disso, em seu cais público, Porto Novo, com 31 pés de calado, o porto rio-grandino oferece disponibilidade de atracação em seu cais com cerca de 2 Km de extensão (SUPRG, 2013, *online*).

Outrossim, cumpre-se referir que o Porto do Rio Grande possui disponibilidade de malhas modais diversificadas e bem distribuídas no território do Rio Grande do Sul. Com uma excelente oferta de infraestruturas de transporte, compreendendo os modais rodoviário, hidroviário, ferroviário e aeroportuário, os caminhos que levam ao porto gaúcho estão em estado de conservação considerado dos melhores no cenário nacional. A multimodalidade do Porto do Rio Grande é um importante fator na redução de custos e no aumento da eficiência logística, agregando maior valor às mercadorias que passam por suas instalações (SUPRG, 2013a, *online*).

A situação geográfica do Porto do Rio Grande, através de Cartas Náuticas, é feita pela carta nº 2101, da Diretoria de Hidrografia e Navegação, da Marinha do Brasil.

Abaixo, colacionam-se figuras ilustrativas da situação geográfica dos portos públicos do Brasil, bem como do Porto Organizado do Rio Grande, com a indicação das suas zonas portuárias.

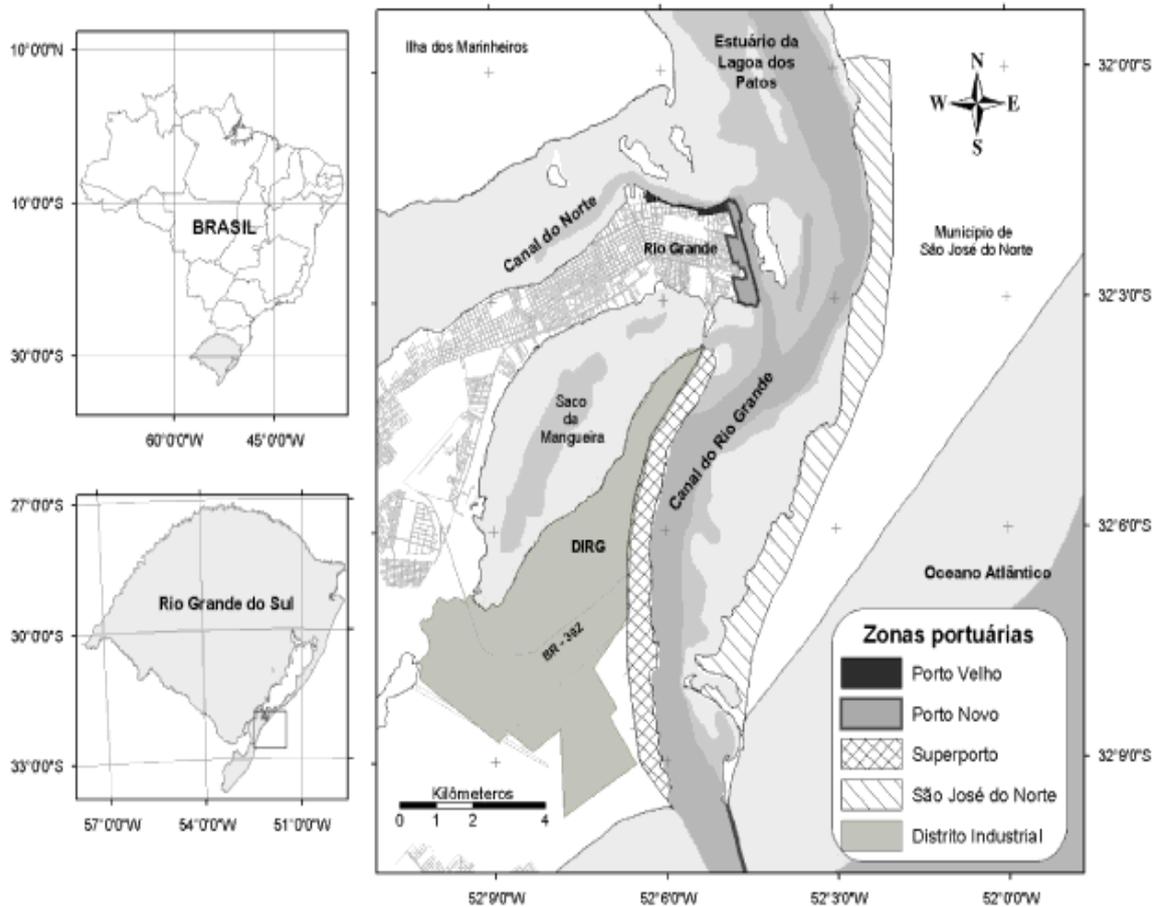


Figura 4. Localização do porto do Rio Grande e principais zonas portuárias. Fonte: SUPRG, 2011, p. 03.

Historicamente, verifica-se que o surgimento dos diversos portos no litoral brasileiro está relacionado diretamente com a ocupação e o povoamento do território. O mar sempre foi um caminho natural e um elo entre a colônia e a Coroa, e entre as várias vilas fundadas ao longo da costa brasileira. Além disso, por meio do mar, fazia-se a guarda do território, chegavam e saíam mercadorias e pessoas.

Neste contexto, os portos surgiram como consequência desse movimento de pessoas, mercadorias e armas. Durante todo o período colonial, os portos eram pequenos trapiches e ancoradouros naturais que serviam como plataforma de embarque e desembarque. Os portos de maior fluxo neste período eram o de Recife, Salvador e Rio de Janeiro, por serem as vilas mais importantes, concentrando o maior fluxo de mercadorias e pessoas. Tendo em conta o

Pacto Colonial e as dificuldades técnicas e naturais de navegação entre portos da costa brasileira, o maior movimento nos portos estava sempre relacionado à Coroa: exportando gêneros tropicais e metais preciosos e importando produtos manufaturados (FILHO, 2007, p. 455-456).

O estabelecimento do porto do Rio Grande, seguindo mesma seara, está intimamente relacionada com a história da cidade do Rio Grande. Em 19 de fevereiro de 1737 deram-se os passos iniciais para a fundação da cidade, com a chegada do Brigadeiro José da Silva Paes, engenheiro militar português, e desde então sua história está associada ao desenvolvimento do porto (ALVES, 2008, p. 26).

O início da construção do Porto Velho do Rio Grande data de 1869 e sua inauguração aconteceu em 11 de outubro de 1872. O Decreto n.º 1746, promulgado em 13 de outubro de 1869, constituiria um dos dispositivos mais recorrentes e citados nos atos legais referentes a temas portuários ao longo das várias décadas seguintes. Por esse diploma legal, ficava o Governo autorizado a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação de mercadoria de importação e exportação. Com a promulgação do Decreto é que de fato procedeu-se ao início das contratações de serviços e fornecedores com o objetivo da construção do cais do Porto Velho, visto que anteriormente a isso o porto rio-grandino não passava de um simples ancoradouro em precárias condições.

Nos anos seguintes, iniciaram-se as obras do Porto do Rio Grande, com a construção de quebra-mares partindo do litoral para o oceano e dispostos de um e de outro lado da barra, a fim de conferir maior profundidade de água e segurança para os navios que a demandassem.

Assim, as condições legais para os trabalhos da *Compagnie Francaise du Port de Rio Grande do Sul* foram dadas por meio do Decreto n.º 7007, de 2 de julho de 1908, o qual concedia autorização àquela companhia para funcionar no país e estipulava as obrigações a que estaria sujeita (LA COMPAGNIE FRANÇAISE DU PORT DE RIO GRANDE DO SUL apud ALVES, 2008, v.1, p. 336).

Em março de 1913, foi anunciada a inauguração dos melhoramentos da Barra e do Porto, entretanto a data-chave de transposição da barra foi a visita em 1º de março de 1915 do navio-escola *Benjamin Constant*, com calado de 6,5 metros, que a transpôs sem o menor embarço, marcando a primeira transposição oficial da Barra. No decorrer dos meses seguintes as verificações da profundidade da barra por parte da Companhia Francesa demonstravam resultados extremamente positivos, viabilizando em 15 de novembro de 1915 a

inauguração do Novo Porto e com a entrega ao tráfego dos primeiros 500m de cais. (SUPRG, 2013b, *online*).

O trabalho teve continuidade em 1919, quando, em vista das dificuldades enfrentadas pela companhia francesa, após a 1ª Grande Guerra, foram encampadas pela União e transferidas ao Estado do Rio Grande do Sul as obras da Barra e do Porto do Rio Grande.

Um dos fatos relevantes, de acordo com Alves (2008, p, 438) e talvez o principal fomentador da permanência da administração do Porto sob a tutela do Estado do Rio Grande do Sul até os dias atuais, foi a edição do Decreto n.º 13.691, de 9 de julho de 1919, o qual determinou que o governo do estado do Rio Grande do Sul restaria incumbido da conclusão das obras, compreendendo trechos de cais de atracação e aterro, no antigo e no novo porto, antes contratadas com a *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul*, sendo a transferência da atribuição assinada entre as partes em 29 de setembro de 1919. O decreto citado, com novação aprovada pelos decretos n.º 24.526, de 2 de julho de 1934, e n.º 24.617, do dia 9 do mesmo mês e ano, autorizou ao governo estadual a exploração comercial das instalações portuárias por 60 anos.

Assim, o Estado teria uso de todas as obras do Porto do Rio Grande a que se referia o contrato até 31 de dezembro de 1973, e, no caso de ser construída a segunda seção do Porto (na área do Porto Novo), até 31 de dezembro de 1995.

Do ponto de vista administrativo, o setor portuário sul-rio-grandense passaria por transformações a partir do início dos anos 50. Pela Lei n.º 1561, de 1º de outubro de 1951, o Governo do Rio Grande do Sul criou o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC), entidade autárquica, ligada à Secretaria de Obras Públicas. A esse importante órgão competia, entre outras atribuições: planejar, executar e fiscalizar todos os serviços concernentes à construção, melhoramentos, ampliação, conservação etc.

As políticas governamentais colocadas em prática desde o início dos anos 70 acabariam por influir no projeto de expansão do sistema portuário rio-grandino. Isso porque, o município já vivia os efeitos de uma crise de natureza socioeconômica e a necessidade de uma reestruturação portuária, os quais passavam a demandar pelo menos três condições técnicas fundamentais: uma maior profundidade do calado, a agilidade na prestação das operações de carga e descarga, bem como uma reorganização dos portos segundo as cargas e o papel particular do porto, que tendia assim a especializar-se na totalidade ou em parte (CÉLÉRIER apud ALVES, 2008, v.2, p. 603).

Neste compasso, a política desenvolvimentista na cidade do Rio Grande se refletiria na proposta de aproveitamento da área de expansão portuária do Rio Grande, com a criação de

um porto continental. Surgia a partir do Ministério dos Transportes o projeto denominado “Superporto da cidade do Rio Grande”, o qual estava inserido na política dos corredores de exportação, constituindo um complexo industrial-portuário e fazendo parte dos macroprojetos infraestruturais de tal planificação. Surgiria assim, por iniciativa do Governo Federal, o corredor de Exportação do Extremo Sul, alicerçado no Porto do Rio Grande, e que teria como objetivo fundamental agilizar as exportações de soja e seus derivados da região do Alto Uruguai para o mercado internacional, numa época de expansão dessa produção (DOMINGUES, 1995, p. 16, 28 e 47). Dessa forma, a construção do Superporto estava identificada com a noção de não ser apenas um porto grande, mas, acima de tudo, um porto rápido, com elevada produtividade circulatória.

De acordo com Neves (2008, p, 625), ao término dos governos militares, o contexto portuário na cidade do Rio Grande era o da afirmação da expansão iniciada nos anos 70, buscando-se aprimorar cada vez mais as atividades no Superporto. As necessidades de conservação, entretanto, continuavam sendo extremamente recorrentes, o que exigia significativa quantidade de recursos, os quais escasseavam diante das dificuldades econômico-financeiras pelas quais passava o país.

A Nova República iniciaria ainda sob a égide de um Plano Nacional de Desenvolvimento, e, no que tange à política portuária, vigorava o Plano Diretor Portuário, traçado durante os governos militares e revisado e ampliado em 1979, com previsão até 1988. Sob o novo regime, em 1986, houve nova reformulação e ampliação, sendo elaborado o Plano de Desenvolvimento Portuário, para o período 1987-1996, com o objetivo de implementar melhorias e construir novas instalações, a fim de reduzir o custo global dos transportes. Ainda de uma forma geral, foi traçado o Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes (PRODEST), o qual diagnosticara a inexistência de uma política portuária nacional. O PRODEST atuaria em três frentes, no tocante aos portos: racionalização das operações portuárias, novos investimentos e capacitação de recursos humanos. Como as metas planejadas não foram cumpridas, o governo elaboraria um planejamento que apontava para a descentralização e privatização do setor (FILHO, 2008, p. 475).

A crescente tendência de desestatização passaria por incremento ainda maior a partir de março de 1990, quando vários órgãos públicos foram extintos, inclusive a PORTOBRÁS, assim como o Ministério dos Transportes, que fora reduzido a uma Secretaria inserida no Ministério da Infraestrutura. Para o segmento portuário, a extinção da entidade marcaria o início de uma confusão administrativa e uma rápida deterioração das estruturas, considerando as limitações administrativas, paralisações de trabalhos e uma série de incertezas.

Somente em 1993, a política voltada aos portos voltaria a ter novo impulso, com a promulgação de uma nova legislação, a qual seria conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que dispunha acerca do regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, incumbindo à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado. A Lei n.º 8630, de fevereiro de 1993, definia as estruturas administrativas (Administração do Porto Organizado e Conselho de Autoridade Portuária) e as relações de trabalho (Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso), sendo voltada basicamente para os portos públicos, em particular para a reestruturação da atividade ali executada, baseando-se em princípios de desregulamentação, descentralização e desfederalização que norteavam a reforma do Estado (PORTO, 1999, p. 225-229). A partir dessa denominada modernização, se desencadearia um processo de adaptação à nova realidade portuária.

A mencionada Lei de Modernização dos Portos traria profundas consequências para a organização portuária rio-grandina. Além da necessária adaptação à lei, em agosto de 1994 viria a expirar o prazo do contrato de concessão dos portos ao Estado do Rio Grande do Sul. Visando aos ajustes àquela regulamentação legal, tal prazo foi prorrogado até 31 de março de 1997, sendo firmado um convênio de delegação entre o Ministério dos Transportes e o estado do Rio Grande do Sul, passando o porto a ser administrado pela Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG). A SUPRG, autarquia estadual vinculada à Secretaria dos Transportes do Estado do Rio Grande do Sul, criada pela Lei 10.722 de 18 de janeiro de 1996, tem por incumbência administrar o Porto do Rio Grande, na qualidade de executor, da concessão da União ao Estado, como autoridade portuária executiva, coordenando e fiscalizando as diversas entidades atuantes no Porto Organizado, nos termos da Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

Em 27 de março de 1997, foi assinado o Convênio n.º 001/97 – Portos/97, que delegou ao Estado do Rio Grande do Sul a administração e exploração dos portos de Rio Grande, Pelotas, Porto Alegre e Cachoeira do Sul. O acordo entre os governos Federal e Estadual previa que a área do Porto Organizado no Rio Grande ficaria assim constituída: pelas instalações portuárias terrestres existentes na margem direita do Canal do Norte, desde o enraizamento do Molhe Oeste até a extremidade oeste do Cais de Saneamento, inclusive. Passavam a fazer parte dessa área o Porto Velho, o Porto Novo e a Quarta Secção da Barra, abrangendo todos os cais, docas, píeres, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao Patrimônio do Porto do Rio Grande ou sob sua guarda e responsabilidade, bem como, na margem do Canal do Norte, os

terrenos de marinha e seus acrescidos, desde o enraizamento do Molhe Leste até o paralelo 32° sul. Ainda, a infraestrutura de proteção e acesso aquaviários compreenderia, além dos Molhes Oeste e Leste, as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a este, até as margens das instalações terrestres do Porto Organizado, existentes ou que viessem a ser construídas e mantidas pela administração do Porto ou outro órgão do poder público (SUPRG, 2013b, *online*).

Nesse quadro, a distribuição espacial das atividades na Área do Porto Organizado do Rio Grande segue um agrupamento por tipologia de cargas conforme o Plano de Desenvolvimento de Zoneamento Portuário (PDZPO), um instrumento básico de planejamento estratégico aprovados pelas entidades administrativas do porto (SUPRG, 2011, p. 2).

As instalações portuárias do Porto Velho concentram atividades pesqueiras e comunitárias, incluindo o transporte de passageiros, lazer e pesquisa científica. Esta zona concentra dois estaleiros, instalações da marinha brasileira, além de um posto de abastecimento de embarcações.

Na região do Porto Novo, caracterizado como cais público com onze berços de atracação, se concentram atividades de movimentação com carga geral, embarque e desembarque de automóveis, fertilizantes e outros tipos de granéis sólidos, líquidos, além da movimentação de contêineres e montagem de estruturas navais.

O setor conhecido por Superporto representa as mudanças objetivadas pela modernização portuária brasileira, realizada a partir da década de 1990. Este setor concentra terminais privativos especializados, arrendados pela Autoridade Portuária, assim como uma série de indústrias localizadas no Distrito Industrial. No total existem 1.500 metros de cais acostáveis de diferentes estruturas, destinados a terminais de fertilizantes, granéis líquidos, granéis sólidos e contêineres (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 206).

Na Figura 5 está demonstrada a evolução da ocupação das áreas do porto do Rio Grande, assim como a localização de cada um dos setores descritos acima.



Figura 5. Histórico de ocupação do Porto Organizado do Rio Grande. Fonte: SUPRG, 2013c, online.

Oportuno destacar, ainda, que além das atividades localizadas na área do Porto Organizado, é importante destacar a presença do Distrito Industrial de Rio Grande (DIRG) na zona retro portuária. Esta área é de responsabilidade do governo do Estado do Rio Grande do Sul e foi licenciada no ano de 2007, contando com diversas indústrias e empresas, sendo a maior parcela delas em situação regular com relação ao licenciamento ambiental.

4.2 A INCLUSÃO DAS QUESTÕES AMBIENTAIS NA PAUTA DE GESTÃO DO PORTO ORGANIZADO DO RIO GRANDE E SEU LICENCIAMENTO AMBIENTAL

As primeiras iniciativas jurídico-administrativas voltadas à inclusão da problemática ambiental na pauta da gestão do porto do Rio Grande remetem ao mês de novembro de 1991, quando restou instaurado pelo Ministério Público do Estado do Rio Grande do Sul (MP/RS), por meio de sua Promotoria Pública Especializada – Defesa Comunitária, o Inquérito Civil n.º 21/91, com a finalidade de apurar fatos atentatórios ao patrimônio público, aos trabalhadores que desenvolviam suas atividades na orla portuária e danos ao patrimônio ambiental, tendo em conta a publicação de matérias jornalísticas veiculadas na imprensa local e estadual, que noticiavam o depósito de cargas tóxicas e perigosas nas dependências do armazém A-5 do

cais do porto local. O referido Inquérito originou a Ação Civil Pública (ACP) n.º 13.615/165, de 1993, que, após várias diligências feitas pelo Ministério Público no porto rio-grandino, verificou o desenvolvimento de atividades potencialmente perigosas e poluentes, sendo para tal imposto o prévio licenciamento ambiental do empreendimento, não só para instalação como também para operação, sendo necessária ainda a realização de Análise de Risco das atividades (RIO GRANDE DO SUL, Ação Civil Pública n.º 13.615/165, p. 3).

Assim, considerando o fato de que era movimentado e armazenado um montante considerável de produtos inflamáveis, peróxidos orgânicos, venenosos, corrosivos e outros relatados no processo, evidenciando uma omissão do réu, então DEPRC, em atender as normas ambientais atinentes a essas atividades, desdenhando a potencialidade danosa e os riscos que adviriam à comunidade como um todo, a possibilidade de ocorrência de danos ambientais de proporções não delineáveis, bem como a precariedade das instalações existentes no armazém A-5, é que o MP/RS requereu que a ré, às suas expensas, providenciasse junto à FEPAM a obtenção da licença de instalação e operação de suas atividades, além de outras ações de melhoria nas dependências do armazém A-5.

Após laudos periciais imprecisos e duvidosos quanto à aplicabilidade específica da legislação ambiental, ocasionados inclusive pela contratação de uma empresa especializada a qual forneceu dados superficiais e inconclusivos, aliados às dúvidas interpretações das ações a serem tomadas, descritas pela FEPAM, a Ação Civil Pública n.º 13.615/165 originou um Protocolo Judicial de Acordo e Cooperação, celebrado entre o DEPRC e o Ministério Público, com o objetivo de pôr fim à ação, de modo a solucionar os problemas ambientais apontados, bem como outros que necessitavam ser corrigidos em razão da atividade portuária. A justificativa do mencionado Acordo foi, principalmente, em decorrência e obediência a imposição legal – considerando os fatos elencados na mencionada ACP – em consonância com a Constituição do Estado do Rio Grande do Sul, e em respeito à legislação brasileira e às normas técnicas definidas pelos órgãos federais e estaduais de proteção ambiental para depósito de cargas tóxicas oriundas da importação, assim como do auto de infração lavrado pela FEPAM em 01 de outubro de 1992, por transgressão a disposições legais atinentes à proteção ambiental no Armazém A-5 e no Píer Petrolero, ambos no porto da cidade do Rio Grande.

O objeto do compromisso principal do Acordo judicial se referia ao controle e eliminação da poluição existente na totalidade das instalações do Porto do Rio Grande e suas áreas de influência direta e indireta, ocasionando uma série de responsabilidades ao DEPRC e disciplinando atividades a desempenhar com prazos definidos.

Dentre os vários compromissos assumidos, destacava-se o de contratar, agora já sob a égide da Lei nº 8666/93128, um consultor engenheiro químico especializado em transporte e armazenamento de cargas tóxicas e eliminação de resíduos perigosos, com obrigações várias, entre elas o de estabelecer um plano de combate a emergências em conjunto com a Defesa Civil (RIO GRANDE DO SUL, Ação Civil Pública n.º 13.615/165, p. 106-107).

Um dos principais compromissos assumidos, a contar no prazo máximo de sessenta dias, dizia respeito à contratação da Fundação Universidade Federal do Rio Grande (FURG) para realizar o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu correspondente Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) da integralidade da área do Porto do Rio Grande, de acordo com a Resolução nº 001/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) para, no máximo de 15 (quinze) meses, apresentar suas conclusões e encaminhamento para licenciamento junto aos órgãos ambientais competentes.

O DEPRC assumiria o compromisso, a partir de então, de centrar sua função gestora, operacional e ambiental do Porto do Rio Grande, em um sistema de Geoprocessamento, o qual conteria todas as informações operacionais atualizadas (operações normais e de emergência), administrativas e de monitoramento ambiental, visando a otimizar as operações portuárias e manter permanentemente informadas as autoridades ambientais, Defesa Civil e usuários autorizados do Sistema.

Outro compromisso assumido pelo DEPRC foi o de contratar um perito especializado em questões ambientais, em mútuo acordo com o MP/RS, para a fiscalização dos trabalhos do protocolo judicial acordado. O perito teria como atribuição entregar ao MP/RS e ao DEPRC relatórios mensais de fiscalização e regularidade das atividades do DEPRC, com o objetivo de atestar a consecução do Acordo firmado legalmente em 07 de outubro de 1994, entretanto esta data foi alterada, em face da evolução lenta do programa estabelecido para cumprimento do mencionado Acordo, devido a dificuldades geradas por fatores externos, tornando-se a data marco para início das atividades em 15 de maio de 1995.

Em 22 de março de 1996, o acordo firmado entre MP/RS e DEPRC viria a ser conduzido pela SUPRG – órgão criado em substituição ao DEPRC –, no sentido de assumir a parte passiva responsabilidades relativas ao Termo de Cooperação firmado, requerendo, através de uma declaração expressa, fosse declarado judicialmente não mais o DEPRC e sim a SUPRG a pessoa jurídica responsável pela implementação do Programa acordado.

As mudanças a partir de então não ficariam apenas no nome que administraria o Porto do Rio Grande, pois o porto passava por um processo de modernização e reestruturação, após

a implantação e adequação da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8630/93), gerando ainda dúvidas e ações judiciais quanto à aplicação da mesma frente aos diversos atores envolvidos; também estava em andamento um plano de demissão voluntária proporcionado pelo governo do Estado do Rio Grande do Sul, fato este que representou uma redução de 60% dos quadros da Autarquia e dificultou os trabalhos referentes à concretização do acordo assumido judicialmente pela SUPRG.

Como consequência e reconhecimento pelos trabalhos realizados na área ambiental, em conjunto, pela SUPRG e o MP/RS, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA concedeu a Licença de Operação nº 03/97, considerando o Porto do Rio Grande o primeiro a possuir autorização ambiental para desenvolver suas atividades-fins. Consequentemente, foi também o primeiro porto do país a fazer um Estudo e um Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), com base nos quais foram estipuladas condicionantes a serem cumpridas para a renovação da Licença nº 03/97.

As ações na área de Meio Ambiente desenvolvidas pelo porto rio-grandino desde então o colocam na vanguarda entre os portos brasileiros, sendo referência nacional para alguns projetos desenvolvidos nessa área. O setor ambiental do Porto do Rio Grande configurava-se desde o Protocolo Judicial de Acordo e Cooperação, como assessoria ambiental, entretanto, com o intuito da adequação à legislação ambiental com vistas a maior eficiência e eficácia dos procedimentos administrativos e operacionais, através da Ordem de Serviço nº 009, de 2007, a Superintendência do Porto do Rio Grande criou a Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho, à qual compete planejar, organizar, dirigir e controlar as atividades referentes ao Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho da Superintendência do Porto do Rio Grande e do Porto Organizado como um todo, contando com profissionais preparados e qualificados para realizar monitoramentos, desenvolver projetos e atender as questões ambientais pertinentes às áreas do Porto Organizado. De acordo com a Portaria da Secretaria Especial de Portos nº 104/2009, essa estruturação passaria a ser obrigatória em todos os portos e terminais marítimos, inclusive os outorgados às Companhias Docas.

No porto do Rio Grande, o licenciamento ambiental se estabelece como a principal realidade na gestão ambiental pública. Em que pese o fato de quase todas as empresas instaladas e que exercem atividades poluidoras no Distrito Industrial e na área do Porto Organizado possuir licenciamento ambiental, constata-se a existência de algumas falhas, lacunas e problemas na implementação de processos (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 208).

Com efeito, o procedimento de licenciamento ambiental no Brasil está organizado de acordo com as tipologias de atividades, porte de empreendimento e potencial poluidor, com diferentes envolvimento dos órgãos ambientais. Em Rio Grande, por exemplo, o órgão federal – IBAMA – licencia as obras de infraestrutura de transportes, manutenção e ampliação dos Molhes da Barra, as dragagens do canal de acesso e por fim a operação da área do Porto Organizado. Este órgão estabelece através de sua licença os padrões e critérios para planos de gestão ambiental dos terminais que são administrados e operados pela Autoridade Portuária, além dos procedimentos e instalações localizados nas áreas públicas do Porto Organizado.

O órgão estadual – FEPAM – , por sua vez, licencia as indústrias e terminais estabelecendo os procedimentos de combate e controle da poluição hídrica e do gerenciamento de resíduos sólidos industriais em especial, sem se preocupar com procedimentos de monitoramento da qualidade ambiental ou com a integração dos diferentes empreendimentos.

No caso do Porto Organizado, a Licença de Operação propõe a gestão ambiental de forma sistêmica, entendendo a necessidade de um processo de gestão bem estruturado. Uma de suas condicionantes diz respeito a elaboração de um Plano de Gestão Ambiental Integrada, o qual deverá definir as atribuições “da Autoridade Portuária, das Instalações e dos Terminais na área do Porto Organizado, estabelecendo uma estrutura administrativa de coordenação e implementação, incluindo o seu organograma com definição de hierarquia.” (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 208).

Esta condicionante denota de forma clarividente as atribuições da Autoridade Portuária, que tem de exercer uma função reguladora dos terminais e demais instalações dentro da área do Porto Organizado, e, simultaneamente, executora das exigências impostas pelo órgão ambiental.

Seguindo a linha proposta por Koehler & Asmus (2010, p. 208-209), tem-se que o sistema de controle da poluição dos empreendimentos e terminais privados é estruturado em quatro principais elementos, quais sejam: (i) efluentes líquidos; (ii) emissões atmosféricas; (iii) resíduos sólidos; e, (iv) prevenção de riscos e atendimento a emergências. As medidas concretas exigidas correspondem às condicionantes contidas nas licenças, as quais são sintetizadas a seguir.

Quanto ao tratamento de efluentes líquidos, as licenças estabelecem padrões de lançamento de efluentes, em conformidade com as Resoluções do CONAMA e do Conselho Estadual do Meio Ambiente do Estado do Rio Grande do Sul (CONSEMA). O acompanhamento dos parâmetros é realizado através de Sistema de Auto-Monitoramento

(SISAUTO), e a fiscalização é realizada de forma aleatória, através da contraprova. Os dados do SISAUTO deve ser gerados por laboratórios devidamente cadastrados no órgão ambiental estadual, garantindo assim o status da veracidade das informações.

O controle de emissões atmosféricas é realizado por amostragem periódica de chaminés, conforme intervalos estipulados por cada licença. Os padrões de emissão são determinados a partir de uma equação entre o que preconiza as resoluções federais e estaduais, os processos produtivos realizados no empreendimento e a declaração dos insumos utilizados na produção. Além disso, também é realizado um monitoramento da qualidade do ar na cidade de Rio Grande e no Distrito Industrial, através de estações manuais de coleta, com emissão de boletins mensais, disponíveis na internet. Um terceiro monitoramento da qualidade do ar é realizado, ainda, pelo conjunto das três indústrias de fertilizantes localizadas no retro porto, através de uma estação automática de monitoramento do ar (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 209).

No que se refere ao tratamento, coleta e destinação dos resíduos sólidos, cumpre-se referir que os resíduos portuários devem ser submetidos a um procedimento que consiste na segregação, identificação, classificação e acondicionamento dos materiais, em consonância com as normas técnicas da ABNT. A legislação estadual estabelece a responsabilidade da fonte geradora pela destinação adequada dos resíduos gerados, independente da contratação de serviços de terceiros, os quais igualmente devem ser licenciados. Todas as empresas licenciadas devem apresentar planilha de controle e coleta, transporte e destinação dos resíduos sólidos gerados. Tal planilha está organizada de acordo com a tipologia dos empreendimentos, fazendo parte do Sistema de Gerenciamento de Resíduos Sólidos Industriais do Estado do Rio Grande do Sul – SIGECORS.

Em referência às medidas de prevenção e atendimento a emergências, o controle de emergências é exigido por meio de condicionantes específicas, restando vinculado a uma análise de riscos industriais, *ex vi* dos procedimentos definidos em manual específico do órgão ambiental estadual. O resultado da análise estabelece as categorias de risco e fundamenta o Programa de Controle de Emergência – PCE – a ser instituído no empreendimento. A padronização da avaliação de riscos permite um escopo mínimo deste Programa e se articula com outras normas regulamentadoras, estabelecendo categorias de riscos e apontando o nível de preparação de respostas. Todas as empresas devem realizar a análise de riscos e apresentar os planos de prevenção de riscos e controle de emergências, os quais preveem a realização de simulados para treinamento, constituição de brigadas de combate a sinistros e estabelecimento de infraestrutura e equipamentos necessários ao

atendimento de emergências. Existe, outrossim, uma organização por área, articulando diferentes empresas para o combate a emergências que interfiram em seu conjunto (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 209).

No caso do porto do Rio Grande e empresas do Distrito Industrial, a referida articulação contribuiu para a estruturação do Plano de Auxílio Mútuo – PAM –, uma exigência legal estabelecida pela Norma Regulamentadora n.º 29, do Ministério do Trabalho e Emprego, e que tem apresentado resultados satisfatórios no combate a sinistros.

No que pertine à Licença de Operação n.º 03/97, expedida em 10 de janeiro de 1997, com validade de 365 dias, cumpre-se destacar suas condicionantes, as quais determinavam:

1. A concessão da licença deverá ser publicada, conforme a Resolução n.º 006/86 do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA.
2. O Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA deverão ser apresentados até o dia 01 de março de 1997, em consonância com o Termo de Referência específico.
3. A Superintendência do Porto de Rio Grande deverá requerer renovação desta licença num prazo de 30 (trinta) dias antes da sua expiração.
4. O não cumprimento da condicionante n.º 2 no prazo determinado acarretará a imediata suspensão desta Licença de Operação. (IBAMA, 1997)

Destas, se originariam mais 15 condicionantes, nos meses seguintes.

A primeira renovação da Licença, pelo IBAMA, ocorreria em 14 de maio de 1998, por um período de 1460 dias a partir dessa data, determinando vários condicionantes que o empreendedor (SUPRG) deveria acatar. Especialmente os que dizem respeito ao monitoramento das operações de dragagem realizadas no porto do Rio Grande, e também condicionantes específicos que exigiam procedimentos a serem adotados num prazo de 180 dias, demandando a contratação de técnicos, empresas ou órgãos com competência para a apresentação de relatórios e estudos suplementares ao Estudo de Impacto Ambiental realizado pela Fundação Universidade do Rio Grande. Conforme a ACP impetrada pelo Ministério Público Federal, mesmo não atendidas as recomendações constantes no EIA/RIMA, foi renovada a Licença de Operação, durante a vigência qual a SUPRG deveria, por exemplo, apresentar programa de monitoramento da atividade de dragagem, fazer testes de bioacumulação de metais pesados em peixes, bem como acompanhar trabalhos relacionados às alterações morfológicas dos principais organismos aquáticos do estuário (BRASIL, 2008, p. 08).

Realizado o EIA/RIMA do Porto do Rio Grande, de acordo com a Resolução 001/86 do CONAMA, e concluído em 1997, o mencionado estudo recomendou também uma série de medidas em termos de mitigação de impactos, riscos das atividades portuárias e seu

gerenciamento, melhorias da infraestrutura etc., condicionantes que exigiram/exigem recursos para serem atendidas.

Segundo Kitzman (2000, p. 15), a Análise Preliminar de Riscos (APR), realizada no contexto do EIA/RIMA do Porto do Rio Grande, indicou que o maior risco ligado às operações rotineiras seria o derrame de óleo diesel ou de óleo de soja e o derrame de alguma carga perigosa no estuário, como consequência de um acidente náutico de grande porte. Essa APR se ateve aos riscos inerentes às instalações fixas em terra. Quanto à navegação no estuário, foi realizada uma analogia com um estudo realizado na Grã-Bretanha, considerado aplicável ao porto do Rio Grande. O estudo envolveu as operações de navegação, atracação e operação de navios com cargas tóxicas diversas, sendo analisados os cenários acidentais de encalhe, colisão entre navios e colisão de navio com píer. Foi concluído que o risco associado às operações estudadas estava na faixa do tolerável. Assim, o EIA/RIMA concluiu que “os riscos gerados pela navegação no Porto do Rio Grande podem ser considerados como toleráveis pelos padrões britânicos”. No entanto, o estudo inglês ressalta que “os padrões de gerenciamento, comunicação e treinamento devem ser elevados para minimizar as possibilidades de falhas humanas que possam levar a grandes acidentes”. O fato ocorrido com o navio bandeira maltesa *Bahamas* na área portuária de Rio Grande – entre agosto de 1998 e abril de 1999 – é um exemplo do que pode ocorrer quando esses padrões não são levados em conta. O incidente em questão ocorreu por falhas em todos esses padrões recomendados e não devido a qualquer um dos cenários analisados no EIA/RIMA.

As gestões do IBAMA no sentido de fazer a autoridade portuária implementar alguns dos mencionados instrumentos de controle ambiental no Porto Organizado do Rio Grande remontam ao ano de 2002, no qual tiveram início as tratativas relativas à segunda Renovação da Licença de Operação 03/97 (BRASIL, 2008, p. 05). De acordo com o Parecer Técnico nº 95/2005 – COAIR/CGLIC/DILIQ/IBAMA, já em fevereiro de 2002 o IBAMA instava a SUPRG a realizar o Estudo de Análise de Risco, um Programa de Gerenciamento de Risco para todo o complexo portuário – Porto Velho e Porto Novo –, incluindo um Plano de Ação de Emergência, assim como a apresentar relatórios das atividades do Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos. Em resposta encaminhada pela SUPRG em maio de 2002 a adequação às exigências não atendia ao solicitado. O parecer técnico do IBAMA nº 08/2003, elaborado em janeiro de 2003, concluiu que a regularização do empreendimento exigia a apresentação do Estudo de Análise de Risco – EAR; do Programa de Gerenciamento de Risco – PGR, incluindo o Plano de Ação de Emergência e o esclarecimento do destino dos resíduos tóxicos e daqueles provenientes de embarcações e terminais. Em Dezembro de 2003,

por meio do ofício nº 063/2003-COLIC/CGLIC/DILIQ/IBAMA, o IBAMA reiterou as exigências citadas.

Em maio de 2004, dando continuidade ao processo de segunda renovação da LO. nº 03/97, uma vistoria técnica da equipe de licenciamento ambiental do IBAMA à área portuária colheu subsídios para a formulação das condicionantes a integrar a pretendida licença, sem prejuízo do atendimento às exigências pendentes. Quanto às exigências pendentes, a SUPRG apresentou, em novembro de 2004, documentação relativa ao atendimento de algumas e não apresentou documentação consistente a outras. Frente à inobservância ou incapacidade em atender as exigências, o IBAMA incorporou à segunda renovação da Licença de Operação nº 03/97 condicionantes que obrigam a SUPRG a fazê-lo (BRASIL, 2008, p. 05). Cita-se, por exemplo, a apresentação do Plano de Gerenciamento de Riscos que foi convertida em sua condicionante nº 2.5 e a implantação – imediata – do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, em sua condicionante nº 2.7. Como alternativa “emergencial” à ausência de Estudo de Análise de Risco, sugeriu então o Instituto a incorporação dos Estudos de Análise de Riscos dos Terminais e Instalações Portuárias e a consolidação dos Planos de Emergência Individuais em um Plano de Contingência local (condicionante 2.3).

Em 21 de outubro de 2005, o IBAMA expediu a renovação da licença de operação nº 03/97, por mais oito anos, referente à continuidade das atividades de gestão e operações portuárias realizadas na área do Porto Organizado do Rio Grande, contemplando, ainda, as operações de dragagem de manutenção do calado nos canais de navegação, bacias de evolução e cais de atracação, bem como a operação da ampliação do cais do Porto Novo. De acordo com os autos da ACP n.º 2008.71.01.001393-6/RS, mesmo ciente de que as exigências estabelecidas para a renovação da licença não foram atendidas, o IBAMA autorizou a SUPRG a manter a “continuidade das atividades de gestão e operações portuárias realizadas na área do Porto Organizado do Rio Grande”.

De acordo com a Resolução CONAMA n.º 237, compete ao IBAMA o licenciamento ambiental do Porto do Rio Grande (SUPRG), bem como a análise ao atendimento das condicionantes da licença de operação, imputando-lhe multas em caso do descumprimento.

No caso da Licença de Instalação nº 163/02144, expedida pelo IBAMA para obra no cais do Porto Novo, através da análise, a SUPRG foi submetida a 13 condicionantes, das quais, segundo a ACP, a Superintendência não atendeu a sete. Foi lavrada multa contra a autarquia por tal descumprimento (BRASIL, 2008, p. 05).

Ainda por meio dos relatos da mencionada ACP, por ocasião do licenciamento da dragagem emergencial de 745.000m³ de sedimentos, em 12 de novembro de 2003, as

condicionantes da Licença de Operação nº 355/2003, de um total de 17, não foram satisfatoriamente atendidas, sendo novamente emitida multa pelo IBAMA contra a SUPRG.

No que tange à regularização ambiental, a SUPRG obteve ainda a Licença de Operação nº 325/2003, de junho de 2003, válida por 12 meses, emitida pelo IBAMA, com 19 condicionantes, autorizando a dragagem emergencial de 2.185.000m³ de sedimentos no canal de acesso ao Porto do Rio Grande – Trechos I e II.

A segunda renovação da Licença de Operação, em 21 de outubro de 2005, passou a ter a validade aumentada para um período de oito anos. Além de ter validade pelo dobro do tempo da anterior, essa renovação incluiu a dragagem de manutenção dos canais de navegação, bacia de evolução e cais de atracação do porto rio-grandino. Em tese, a conquista dessa renovação significou que o porto seguiu as condicionantes estabelecidas na licença anterior, entretanto, a partir de então, passou a ter outras mais abrangentes a executar.

Importa referir que a partir da revisão do Plano Plurianual de 2004/2007, precisamente em meados de 2005, o setor orçamentário do Porto de Rio Grande passou a registrar/identificar a atividade de gestão ambiental. Surgiu então o Projeto 4567 – Gestão Ambiental do Porto Organizado, o qual passou a ser identificado e a ter destinação orçamentária, sendo considerado como despesas ao atendimento das condicionantes ambientais, bem como a todas as solicitações demandadas pela Divisão do Meio Ambiente do Porto do Rio Grande. Antes de 2005, as diversas despesas eram alocadas na grande maioria na atividade de Operação e Manutenção do Porto (BALANSIN, 2011, p. 158).

4.3 PROGRAMAS E PROJETOS DE GESTÃO E MONITORAMENTO AMBIENTAL IMPLEMENTADOS NO PORTO ORGANIZADO DO RIO GRANDE

O Porto Organizado do Rio Grande, a fim de atender às condicionantes da Licença de Operação e demandas ambientais, mantém constante monitoramento das variáveis químicas, físicas e biológicas na região de seu entorno, formando um banco de dados que atesta a qualidade ambiental da região.

A gestão ambiental, no âmbito do Porto Organizado de Rio Grande é realizada em parceria com o Conselho de Gestão Ambiental Portuária (CGAPRG), que discute o impacto das atividades portuárias no ambiente, formas de prevenção de acidentes, e de cooperação e ajuda mútua. Estas parcerias, além dos convênios com a FURG, permitem que o Porto Organizado do Rio Grande possa desenvolver suas operações numa convivência perfeita entre

trabalho, comunidade e consciência ecológica, o que permitiu seu pioneirismo na implantação de um Programa de Educação Ambiental (ProEA) permanente e continuado (SUPRG, 2013d, *online*).

A Divisão de Meio Ambiente, Saúde e Segurança (DMASS) conta com equipe formada por profissionais de diversas áreas do conhecimento e desenvolve ações de monitoramento e gestão ambiental, além de atender às questões ambientais pertinentes às áreas do Porto Organizado.

A seguir serão elencados os principais programas e projetos desenvolvidos na área de gestão ambiental no porto do Rio Grande.

4.3.1 Monitoramento ambiental do Porto do Rio Grande

Em 19 de dezembro de 2005 foi celebrado o Contrato nº 015/2005 entre FURG e SUPRG para prestação de serviços, através da Fundação de Apoio à Universidade do Rio Grande (FAURG), visando a projetar o programa de monitoramento ambiental para o canal de acesso ao porto, a bacia de evolução do Porto Novo e a área de descarte do material dragado, a fim de atender às condicionantes para a manutenção da Licença de Operação do Porto. O programa envolve o estudo de vários elementos físico-químicos e biológicos do sistema ambiental portuário como indicadores de qualidade.

No referido contrato também ficou a contratada – FURG – incumbida de fazer análises de amostras caso a SUPRG realize operações de dragagem de manutenção do canal de acesso ao Porto do Rio Grande e bacia de evolução do Porto Novo.

Já em 24 de dezembro de 2006, foi assinado o segundo Termo Aditivo ao Contrato 15/2005 – SUPRG, para continuidade do Programa de Monitoramento Ambiental do Porto, firmado entre o Reitor da FURG e o Superintendente do Porto. Com o aditivo e a manutenção do programa, que inclui análises da ictiofauna – peixes –, dos botos e das aves, o porto rio-grandino apresentava um dos mais completos monitoramentos ambientais continuados na área portuária brasileira, compreendendo o monitoramento inicial, a qualidade das águas, dos sedimentos e da comunidade bentônica, além do modelo matemático das correntes do canal de acesso ao porto do Rio Grande.

Dessa forma, tem-se que restam monitorados os seguintes aspectos da região portuária/estuarina: hidroquímica, geoquímica, ecotoxicologia, microcontaminantes orgânicos, macroinvertebrados bentônicos, ictiofauna (peixes), cetáceos (botos) e ornitofauna (aves). Além destes, também é feito o monitoramento dos pinípedes (lobos e leões marinhos),

através de um convênio com o NEMA/FURG (Núcleo de Educação e Monitoramento Ambiental – FURG) (SUPRG, 2013d, *online*).

As informações produzidas vêm sendo compiladas e integradas ao Sistema de Informações Ambientais desenvolvido no âmbito da Universidade Federal do Rio Grande, o que possibilita o acompanhamento das tendências de contaminação e o resultado das ações de gestão ambiental existentes. A base atualmente em construção possibilita a realização de consultas e cálculos a partir de informações constantes nas licenças, assim como a análise e apresentação dos resultados dos diferentes parâmetros monitorados (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 210).

Através do contrato 007/2008, de 11 de junho de 2008, celebrado entre a SUPRG e a FURG, com a execução através da Fundação de Apoio à Universidade do Rio Grande (FAURG), a SUPRG manteve o Programa de Monitoramento Ambiental para o Canal de Acesso ao Porto do Rio Grande, Bacia de Evolução do Porto Novo e da Área de Descarte do Material Dragado.

Ademais, no sobredito contrato, também ficou a contratada (FURG) incumbida de fazer análises de amostras caso a SUPRG realizasse operações de dragagens de manutenção do canal de acesso ao porto e bacia de evolução do Porto Novo.

Em 09 de junho de 2009, foi celebrado o primeiro Termo Aditivo ao Contrato de prestação de serviços 007/2008 entre SUPRG e FURG, – conforme constante no Termo Aditivo – por considerar a Autarquia, entre outras justificativas, que o monitoramento do porto é atividade contínua de caráter irrevogável presente na Licença de Operação do Porto, determinada e exigida pelo IBAMA.

4.3.2 Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande

A partir da parceria firmada entre a Superintendência do Porto de Rio Grande (SUPRG), a Universidade Federal do Rio Grande (FURG), a 18ª Coordenadoria Estadual de Educação (18ª CRE) e a Diretoria de Educação Ambiental do Ministério do Meio Ambiente (DEA/MMA), teve início no mês de abril de 2005 o Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande (ProEA-PRG). Alicerçado nos princípios e orientações da Política Nacional do Meio Ambiente, esse programa se constitui numa ferramenta vinculada ao Sistema de Gestão Ambiental Portuária, concebido para abrigar as demandas continuadas e permanentes vinculadas ao componente de educação ambiental apresentada como condicionante no processo de licenciamento da atividade, bem como para servir de referência no atendimento de exigências específicas, buscando alcançar atores sociais particulares, no

caso de ser apontada como condicionante em processos de licenciamentos pontuais, como nas dragagens de aprofundamento e/ou manutenção, entre outros.

Gize-se, por oportuno, que a realização do Programa de Educação Ambiental do Porto do Rio Grande igualmente consiste em uma medida de compensação exigida pelo licenciamento ambiental federal, conduzido pelo IBAMA e de acordo com a Instrução Normativa Nº 2, de 27 de março de 2012 desse mesmo órgão institucional.

As ações educativas estão sendo desenvolvidas em duas linhas de ação: (i) Intraportuária; (ii) Comunitária. A linha de ação intraportuária consiste na definição e implementação de novas rotinas que levem em consideração indicadores socio-ambientais, sendo seu público alvo é formado pelo conjunto de trabalhadores que atuam no Porto Público do Rio Grande. Metodologicamente o trabalho se forja em imersões por parte da equipe nesse cotidiano de trabalho, bem como na elaboração de reuniões de formação com os setores envolvidos, a qual é intitulada de "Círculos de Diálogo".

A linha de ação comunitária, por seu turno, possui como princípio norteador estimular a construção individual e coletiva da consciência socio-ambiental e o exercício da cidadania junto às comunidades diretamente atingidas pela atividade portuária. Da mesma forma, busca alcançar uma compreensão sobre a relação do Porto com o seu entorno. Como público alvo das ações concentram-se os vagoneteiros, crianças e adolescentes, catadores de materiais recicláveis e pescadores.

Assim, verifica-se que o público objeto do ProEA-PRG envolve gestores, servidores e funcionários da SUPRG, terminais portuários e trabalhadores da dragagem de aprofundamento; professores e alunos da rede municipal e estadual de educação, com prioridade aos que estudam em unidades escolares localizadas nas áreas de zoneamento do porto; diferentes grupos sociais que constituem a comunidade local, com atenção especial àqueles em condições de vulnerabilidade ambiental situados nas áreas de zoneamento do porto; guias de turismo que atuam no Projeto Escola no Porto; associações de bairro e outras associações comunitárias: religiosas, esportivas e de lazer localizadas na área de zoneamento do porto; comunidades de pescadores.

Dentre suas atividades, destacam-se o ensinamento de procedimentos de resíduos da área primária do porto do Rio Grande; o estabelecimento de parceria com agentes de saúde; a promoção da valorização da atividade de vagoneteiros, com a elaboração de material de comunicação; entre outras igualmente importantes.

4.3.3 Monitoramento ambiental da dragagem de aprofundamento do canal do Porto do Rio Grande

Firmado entre a SUPRG e a FURG, o contrato nº 008/2009, de 18 de janeiro de 2010, teve como objeto a prestação de serviço especializado de elaboração e implementação do Monitoramento Ambiental da Dragagem de Aprofundamento do Canal do Porto do Rio Grande. As condicionantes emitidas contra a SUPRG em 21 de outubro de 2005 pelo IBAMA, no seu item 2.8, especificam os procedimentos e respectivo cronograma de execução das dragagens. Para tal, o contrato foi feito com vistas ao atendimento dessa condicionante, configurando uma exigência legal.

4.4 PROPOSTA DE INTEGRAÇÃO E ARRANJO INSTITUCIONAL PARA FINS DE IMPLEMENTAR UMA GOVERNANÇA AMBIENTAL GLOBAL

Inicialmente, necessário se faz destacar que a implantação de um sistema de gestão ambiental necessita do comprometimento e decisão dos gestores de cada organização, porque há necessidade de se conhecer profundamente os investimentos necessários e as normas a serem seguidas para a implantação deste.

De acordo com Klassen e Whybark (1999, p. 602), a gestão ambiental pode ser percebida como procedimentos estruturais que afetam o gerenciamento das operações da empresa. Esses procedimentos podem ser ilustrados como a formalização dos processos operacionais, o envolvimento de *stakeholders*, a monitoração, a evidenciação interna e externa dos resultados, treinamento, certificação e outras atividades relacionadas com o impacto ambiental da empresa.

Corroborando, ainda, o conceito exposto por Valle *apud* Balansin (2011, p. 175), que conceitua a gestão ambiental como um conjunto de ações e procedimentos bem delineados e adequadamente aplicados que visam à redução e ao controle dos impactos gerados por um empreendimento no meio ambiente.

Para Donaire (1999, p. 108), os programas de gestão ambiental estabelecem atividades a serem desenvolvidas, a sequência entre elas, bem como quem são os responsáveis pela sua execução. Normalmente devem abranger os aspectos ambientais mais importantes e buscar uma melhoria contínua, ampliando seu escopo de atuação com o passar do tempo. Devem possuir dinamismo e flexibilidade suficientes para se adaptar a mudanças que podem ocorrer tanto no seu ambiente imediato quanto no seu ambiente futuro.

Neste sentido, a gestão ambiental tem se apresentado como uma das mais importantes atividades relacionadas com qualquer empreendimento.

Observa Kitzmann (2000, p. 93):

[...] implementar a gestão ambiental exige muitas mudanças, como quando se abandona a cabotagem para navegar fora dos limites seguros e conhecidos da costa. [...] é preciso ir além, abandonando de vez a postura defensiva e reativa, já que nada é mais “moderno” do que ser pró-ativo, antecipar-se aos problemas. Como a pró-atividade também é uma característica da Gestão Ambiental, é de se perguntar por qual motivo o sistema portuário nacional ainda não aderiu a mais essa modernidade. Uma das explicações pode estar no fato de que a Gestão Ambiental implica mudanças profundas, tanto estruturais quanto culturais, que irão definir um novo *modus operandi*. (KITZMANN, 2000, p. 93)

Neste contexto, verifica-se que o atual sistema de gestão ambiental portuário-industrial brasileiro é fundamentado pelas exigências do licenciamento ambiental e controlado mediante o monitoramento de seus processos. As possibilidades de integração das diferentes ações e procedimentos envolvidos necessitam de condições que garantam a organização e gestão das informações geradas, além de um eficiente arranjo entre as instituições com atuação no sistema, a fim de alcançar uma governança ambiental global.

Conforme Koehler & Asmus (2010, p. 209), a organização e gestão de informações se relacionam simultaneamente com o ordenamento territorial – zoneamento ambiental –, funcionando como suporte à tomada de decisão no licenciamento de novos empreendimentos, e com o monitoramento das ações de gestão, devendo integrar todos os dados gerados isoladamente pelos empreendimentos.

Entretanto, para a troca de informações ocorra satisfatoriamente é necessário que os órgãos ambientais, a Autoridade Portuária e os empreendedores da Área do Porto Organizado compatibilizem uma agenda comum, centrada na concepção do gerenciamento ambiental do sistema como um todo.

As questões principais desta agenda comum consistem nas interfaces entre os empreendimentos, seus efeitos sinérgicos e cumulativos, e a retroalimentação das ações de gestão com base nos dados gerados pelo monitoramento ambiental e operacional (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 210). Outras questões a serem consideradas são os planos de gerenciamento de riscos e atendimento a emergências.

Com efeito, verifica-se que na atualidade não existem metodologias estabelecidas, nem tampouco um processo deflagrado para integração de procedimentos de gestão ambiental. Neste aspecto, são apresentadas as condições que podem contribuir e viabilizar a implementação de uma política de gestão ambiental integrada, com vistas a fornecer subsídios

para a discussão acerca da necessidade de uma governança ambiental global, tendo em conta a situação do Porto do Rio Grande.

4.4.1 Base informacional

A integração de dados possui caráter essencial na relação entabulada entre as informações geradas através do monitoramento e os processos de tomada de decisão ou avaliação de plano ou programa. O compartilhamento e integração de dados maximizam a sua utilidade e possibilitam maior acesso às informações, além de acarretar uma diminuição nos custos e maior qualidade nas avaliações ambientais (JACKSON & GANT, 2000; HALE *et al.*, 2000 *apud* KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 210).

Assim, a proposta de uma base informacional para o sistema de gestão portuário tem como fundamento um Sistema de Informações Geográficas, cuja estrutura seja capaz de armazenar os dados referentes às licenças e os resultados dos monitoramentos exigidos pela FEPAM, relacionando-os com a localização espacial de cada empreendimento. Tais dados consistem nas condicionantes impostas, prazos, exigências legais, assim como as planilhas de controle de efluentes, emissões, resíduos sólidos e gerenciamento de riscos e emergências. Além disso, é fundamental que esta base de dados conte com diversas categorias de informações ambientais da região costeira e estuarina, definindo as áreas de maior sensibilidade ambiental, bem como funções ambientais prioritárias para recuperação e conservação.

Hodiernamente, a região conta com um Sistema de Informações Geográficas que foi denominado Sistema de Informações Ambientais de Rio Grande (SIAM). O SIAM reúne banco de dados, mapas, cartas, imagens de satélite e fotos aéreas produzidas ou adquiridas nos últimos anos pelo Laboratório de Gerenciamento Costeiro e pelo Laboratório de Oceanografia Geológica, ambos da FURG (TAGLIANI *et al.*, 2007 *apud* KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 210).

Outro aspecto de grande importância na constituição deste sistema de informações é a integração dos resultados do Programa de Monitoramento Ambiental Continuado do porto do Rio Grande, executado pela FURG, mediante convênio com a SUPRG. Conforme exposto outrora, o programa envolve o estudo de vários elementos físico-químicos e biológicos do sistema ambiental portuário como indicadores de qualidade, gerando uma grande massa de dados indicadores da contaminação ambiental da água e sedimentos estuarinos, assim como das populações de invertebrados, peixes, mamíferos e aves da zona portuária de Rio Grande, com periodicidades amostrais diversas (SUPRG, 2013d, *online*).

Na esteira do exposto anteriormente, destaca-se que tais informações produzidas vêm sendo compiladas e integradas ao Sistema de Informações Ambientais desenvolvido no âmbito da Universidade Federal do Rio Grande, o que possibilita o acompanhamento das tendências de contaminação e o resultado das ações de gestão ambiental existentes.

Em um sentido prático, a adoção de um sistema de informação compartilhado deve ser viabilizado mediante a implementação de tecnologias de processamento e compatibilização de informação por parte das instituições. Segundo Koehler & Asmus (2010, p. 210-211), o ideal seria a centralização do banco de dados em um único servidor disponível em um órgão, cujos dados seriam sistematicamente atualizados pelas demais organizações, empreendedores e pela Autoridade Portuária. A estrutura desta base de informações e seus possíveis relacionamentos com as ações de gestão ambiental estão representadas abaixo na Figura 6.

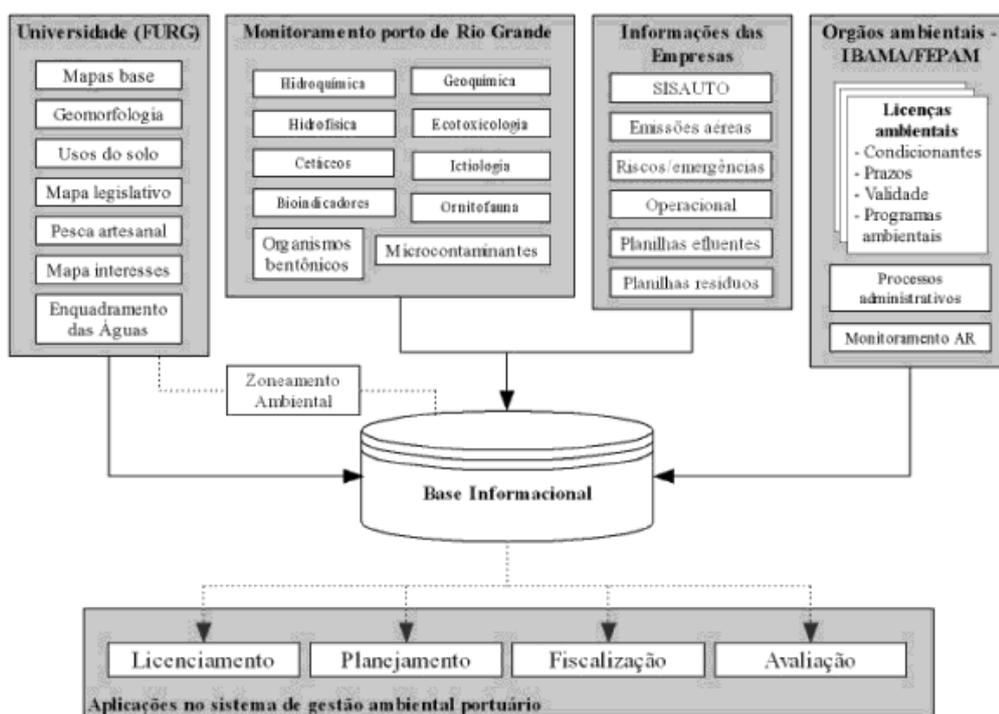


Figura 6. Esquema de organização das informações e possibilidades de aplicações nas ações de gestão ambiental portuárias. Fonte: KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 212.

Destarte, a estrutura da base de informações e seus possíveis relacionamentos com as ações de gestão ambiental permitem a integração das ações de controle conforme a similaridades e tipologia das atividades, visando o compartilhamento de ações entre as empresas e o poder público. Como produto, o sistema de informações pode orientar a ação

dos órgãos de controle na emissão e revisão das licenças ambientais, subsidiar a adoção de novas medidas de gestão e a readequação daquelas já existentes.

Ademais, ações visando o planejamento territorial e ambiental da região frente à expansão das atividades portuárias igualmente podem ser contempladas através desta ferramenta. Grifa-se, ainda, que a centralização e compartilhamento das informações possibilitam a integração de outros instrumentos como o Zoneamento Ecológico Econômico da região e o Plano Diretor Municipal, unificando diretrizes ambientais e de uso do solo da zona portuária e seu entorno. Outra aplicação diz respeito ao planejamento sistemático das atividades de fiscalização, estabelecendo prioridades com base nos indicadores disponíveis (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 211).

Por fim, ressalta-se que todas estas atividades estão relacionadas à necessária articulação institucional que subsidia a integração das ações de gestão.

4.4.2 Arranjo institucional

A construção de um arranjo institucional voltado à implementação e execução de um sistema de gestão ambiental portuária e industrial devem ser levados em consideração uma série de elementos.

O primeiro destes é o necessário estabelecimento de um diálogo entre os órgãos ambientais responsáveis pelos procedimentos de licenciamento ambiental das atividades poluidoras das competências federal e estadual. Segundo salientam Koehler & Asmus (2010, p. 212), devem ser observados os aspectos cumulativos, ações e variáveis monitoradas para as atividades já instaladas.

A relação institucional, nesse compasso, estrutura-se a partir do compartilhamento de atividades e atribuições, em especial aquelas de planejamento, comando e controle, podendo o processo ser estruturado em várias etapas, conforme lecionam os autores *in verbis*:

- i. Intercâmbio entre os dados de monitoramento de qualidade ambiental da área de influência no âmbito dos licenciamentos;
- ii. Intercâmbio entre os dados de controle da geração de resíduos industriais;
- iii. Intercâmbio entre dados de controle de emissões atmosféricas e de lançamentos de efluentes;
- iv. Intercâmbio de informações a respeito de processos administrativos – notificações, autos de infração, crimes ambientais – decorrentes da fiscalização ambiental executada pelos diferentes órgãos. (KOEHLER & ASMUS, 2010, p. 212).

Após, a segunda fase consiste no estabelecimento de uma Agenda Institucional hierarquizando e coordenando o processo de normatização da articulação do sistema de licenciamento. A definição de condicionantes orientadas a um mesmo objetivo global de gestão – ou de governança – é aspecto a ser considerado e, nesta seara, torna-se fundamental

que as equipes responsáveis pelo licenciamento nos diferentes órgãos tenham oportunidade de realizar ações de planejamento e controle em conjunto. Isso porque, a realidade demonstra que nem sempre os técnicos dos órgãos ambientais que atuam na região de influência dos empreendimentos e com os quais os empreendedores têm uma interlocução mais direta, são os mesmos responsáveis pelo licenciamento e análise das condicionantes estabelecidas nas licenças.

Outro aspecto fundamental da articulação envolve a definição de atribuições para fiscalização e controle entre os órgãos ambientais das diferentes esferas, incluindo os procedimentos de autuação e arrecadação de multas. Uma agenda comum de fiscalização com competências bem definidas emerge como uma importante meta a ser alcançada pelos órgãos ambientais com atuação no sistema.

As relações estabelecidas na interface entre Autoridade Portuária e os terminais e instalações da área do Porto Organizado também apresentam algumas dificuldades. Devido à dupla função ambiental exercida pela Autoridade portuária – como reguladora e regulada –, o atendimento das condicionantes impostas ao Porto Organizado perpassa o correto atendimento às licenças obtidas por parte dos terminais e instalações.

A fim de ilustrar a sobredita situação, é possível citar o caso do Plano de Emergência Individual da SUPRG, que deve ser elaborado em conformidade com os planos dos terminais e instalações da área do Porto Organizado. Todavia, para que esta condição seja atendida é vital que todos os terminais possuam seus planos devidamente regularizados perante ao órgão ambiental, cumprindo à Autoridade Portuária zelar para que isso ocorra de fato. Um auxílio nesta tarefa pode ser fornecido pelos órgãos de controle, ao determinarem que os empreendimentos inseridos na área do Porto Organizado sejam obrigados a repassar informações e cumprir as determinações de ordem ambiental definidas pela Autoridade Portuária.

Destaca-se, ainda, que a discussão de procedimentos e normatizações no âmbito do Porto Organizado, envolvendo os empreendedores e a Autoridade Portuária também é uma situação desejável que colabora para diminuir a atomização das ações de gerenciamento ambiental. Esta espécie de fórum ambiental portuário deve contar não apenas com os responsáveis pelo setor de meio ambiente das empresas, mas com níveis mais elevados da administração para que as regulamentações e regramentos sejam efetivamente colocados em prática pelas empresas.

Dessa forma, espera-se que, com a implementação de tais propostas, a gestão ambiental nos portos, a partir da experiência do Porto Organizado do Rio Grande, possa

assumir novos contornos, inclusive contribuindo para a formação e instituição de uma governança ambiental global com foco ao subsetor portuário.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com as projeções do CEPAL-ONU (*apud* DOERR, 2011, p. 5), o desenvolvimento do comércio exterior de mais diversos países no mundo, e em especial da América Latina, continuam a depender da oportuna adaptação de seus portos às novas demandas globais, para a produção eficiente de serviços portuários e logísticos associados ao transporte internacional.

No entanto, em âmbito local, existe a consciência que o meio ambiente, as comunidades e a cidade, constituem um fator determinante para o crescimento da atividade dos portos e as possibilidades de expansão sustentável. Num contexto em que as autoridades setoriais se esforçam para tornar mais eficientes seus portos, as primeiras políticas apontaram para a modernização e a descentralização das instituições que governam os portos, através da incorporação de capital e do ingresso da gestão privada na área portuária, por meio da outorga a um operador qualificado de uma concessão de um terminal ou porto em si.

Sem embargo, no Brasil, assim como na América Latina, o panorama atual do setor portuário apresenta um pequeno êxito das mudanças implementadas desde a promulgação da Lei de Modernização dos Portos – Lei n.º 8.630/93, na década de 1990. Isso porque, não obstante as medidas de descentralização adotadas, constata-se que o setor enfrenta diversos problemas crônicos, tais como a falta de continuidade nos processos inicialmente propostos; a modernização parcial da infraestrutura e das instalações portuárias; o foco exclusivo na privatização da operação portuária; a falta de capacidade institucional; mostram os tipos de problemas que se confronta o setor.

Em geral, a tendência adotada na modernização dos portos cinge-se na continuidade de implementação de um modelo de desenvolvimento por meio da criação de novos terminais e na expansão de infraestrutura de propriedade privada, mas com ausência de outros aspectos do processo de desenvolvimento portuário igualmente necessários, quais sejam: um novo modelo institucional de acordo com novas demandas do desenvolvimento; melhorias no acesso à zona portuária e na conectividade interna; melhoria integral dos processos com a comunidade portuária, bem como o foco na sustentabilidade da atividade portuária, no âmbito do meio ambiente, da comunidade de seu entorno e com a cidade em si.

Neste contexto, oportuno destacar que a sustentabilidade é um tema emergente no que concerne às atividades portuárias. Isso porque, a questão ambiental, hodiernamente, afigura-se como irreversível para os agentes portuários gestores de um patrimônio ambiental, não mais

por força de lei, porque isso é obrigatório, mas por conta de uma visão ambiental diferenciada.

Assim, a necessidade de uma política pública com foco no desenvolvimento sustentável é evidente para resolver o problema em relação a interesses e bem comum. Isso exigirá ações que implicam necessariamente uma abordagem global, considerando que, em sua grande maioria dos casos, não se encontram circunscritas em territórios nacionais ou regionais. Podem envolver interesses regionais e globais em seu alcance, e afetar um número limitado de atores ou toda sociedade internacional. Seus efeitos alcançam toda a coletividade em geral, atingindo interesses múltiplos.

A governança ambiental global emerge, destarte, como uma estratégia para a solução dos problemas ambientais, assumindo o caráter de meio e processo à disposição para enfrentamento dessas questões. Trabalha com a base na busca do consenso e da cooperação, articulando os diferentes atores envolvidos. Ela exige participação ampliada – Estados, empresas, organizações não governamentais, comunidade científica – e implica em um conjunto de instituições, sejam elas regras e procedimentos, sejam práticas sociais.

Com efeito, a experiência nacional e internacional revela, por vezes enfaticamente, que a participação é um processo vital para o êxito das iniciativas políticas. É, aliás, na sequência do desenvolvimento, ao longo das últimas três décadas de políticas de ambiente, que a urgência de encarar a participação dos cidadãos nos processos de tomada de decisão se transformou numa tendência política, teórica e prática, progressivamente nítida e incontornável.

Sob o prisma da questão ambiental portuária, tendo em conta as variáveis envolvidas, adota-se como conceito de governança como um sistema de regras formais e informais (normas, procedimentos, costumes), que estabelecem as pautas de interação entre atores no processo de tomada de decisão, considerando-se como atores relevantes tanto os poderes públicos quanto os atores sociais e econômicos envolvidos.

Entretanto, a arquitetura eficiente de instituições de governança global apenas torna-se viável caso os principais atores do sistema efetuem uma transição para o reformismo, aceitando limites ao seu poder e soberania para a construção de bens públicos globais de longo prazo, o que, em curto e médio prazo, não se aparenta provável. A administração das fronteiras globais demanda, portanto, um profundo desafio para a governança em todos os níveis, ou seja, sem elevados níveis de cooperação internacional, a definição e proteção de um espaço de operação seguro para a humanidade tornam-se inviáveis.

No que se refere à atividade portuária, considerando a complexidade do transporte marítimo, tem-se que premente a inclusão das políticas marítima e portuária numa perspectiva global e intersectorial, baseada num ordenamento do espaço marítimo e costeiro, a fim de combater a intensificação da utilização dos recursos do mar e da costa, de forma a favorecer uma coabitação harmoniosa de interesses antagônicos em um espaço limitado e frágil, bem como abordar as demais dimensões que compõem a sustentabilidade da atividade portuária, conforme outrora exposto.

Cumpra-se destacar que tais políticas, em especial a portuária, devem ser desenhadas para responder aos desafios do comércio exterior, às demandas do transporte marítimo, bem como possuir uma abordagem sustentável. Neste aspecto, constata-se que os métodos de gestão mais eficazes para uma abordagem exitosa da sustentabilidade nos portos requer novos tipos de análise, como a colaboração e comunicação entre os atores envolvidos. Os desafios desta política sustentável nos portos supõe adequar o arranjo institucional existente e outorgar prioridade ao processo de mudança. Também, implica no uso das melhores técnicas e ferramentas de gestão disponíveis, um esforço multidisciplinar e transversal para as várias agências e órgãos governamentais envolvidos nos processos de exportação, cadeia logística e portos.

Dessa forma, a aplicação de políticas públicas e o desenvolvimento institucionais podem fomentar progressivamente áreas de diálogo e cooperação entre os diversos atores envolvidos, sendo fundamental para o futuro do desenvolvimento portuário sustentável a aproximação e associação das múltiplas instituições no processo de decisão mediante o diálogo entre os atores e com transparência.

Nessa seara, destaca-se o papel desempenhado pelo Porto Organizado do Rio Grande, o qual é pioneiro na questão da gestão ambiental no Brasil. Desta experiência, verifica-se que o desafio para a viabilização da gestão ambiental em áreas portuárias demanda a superação de vários obstáculos, uma vez que a incorporação da variável ambiental neste setor ocorreu de forma tardia. O marco regulatório e institucional que rege as atividades, assim como a atuação de diferentes órgãos governamentais confere deveras complexidade, requerendo a integração de informações e atribuições, com destaque para a atuação dos órgãos ambientais.

É fundamental considerar as atribuições diferenciadas da Autoridade Portuária, terminais e instalações portuárias na consecução das competências relacionadas à gestão ambiental. Além disso, a forma na qual as exigências estabelecidas para estes atores podem ser articuladas no contexto do sistema de gestão ambiental portuário.

Considerando o licenciamento como principal procedimento que viabiliza as ações de gestão ambiental, a integração deve estar associada a este instrumento. Por meio do compartilhamento e organização das informações por parte dos órgãos ambientais, empresas, autoridade portuária e universidade, pode-se favorecer a integração de critérios e reavaliação de medidas de controle já existentes, bem como determinar metas ambientais e realizar o acompanhamento de sua execução.

Viabilizar a gestão portuária integradas nas condições institucionais e regulatórias dos portos brasileiros depende igualmente de um eficiente arranjo entre as instituições envolvidas, prevendo o intercâmbio de informações de monitoramento e de processos administrativos, além do estabelecimento de uma agenda comum. Ademais, um maior diálogo entre os técnicos dos órgãos ambientais, federais e estaduais, envolvidos no licenciamento ambiental dos portos e instalações portuárias é um fator de grande importância, tal como um maior desenvolvimento e aplicação de instrumentos relacionados ao ordenamento territorial.

Desta maneira, a mudança de cultura portuária no sentido de incorporar a questão ambiental deve vir acompanhada de um ajuste interinstitucional no sistema de regulação do setor portuário e da adoção de tecnologias de suporte à tomada de decisão, voltadas ao entendimento da realidade portuária em toda sua complexidade interna e das suas interfaces com o meio ambiente.

Por fim, tendo em conta a importância dos portos para a economia, a sociedade e o ambiente natural, a formulação de uma política portuária que pretenda promover a sustentabilidade deve possuir um caráter necessariamente sistêmico. A luz deste enfoque é requerido a participação dos atores, públicos e privados, que são parte ativa dos sistemas portuários e dos beneficiários do desenvolvimento sustentável, quais sejam: o setor público, as entidades de trabalhadores e a comunidade em geral.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICAS

ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, G.E. do Nascimento e; CASELLA, Paulo Borba. **Manual de direito internacional público**. 19. ed., de acordo com o parecer da Corte Internacional de Justiça sobre a independência de Kosovo, de 22 de julho de 2010. São Paulo: Saraiva, 2011.

ALVES, Francisco das Neves. **Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária**. 2 v. Porto Alegre: CORAG, 2008.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **IMO – Organização Marítima Internacional**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/ApresentacaoIMO.pdf>>. Acesso em 10 jun. 2012.

_____. **Manual de licenciamento ambiental de portos**. Disponível em: <[http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/MeioAmbiente/manual_de_licenciamento_ambiental_no_s_portos_\(2\).pdf](http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/MeioAmbiente/manual_de_licenciamento_ambiental_no_s_portos_(2).pdf)>. Acesso em 13 jan. 2013.

_____. **Meio ambiente – água de lastro**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/porta/MeioAmbiente_AguaDeLastro.asp>. Acesso em 30 jun. 2012a.

_____. **Meio ambiente – Agenda Ambiental Portuária**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/porta/MeioAmbiente_AgendasAmbientais.asp>. Acesso em 14 dez. 2012b.

_____. **Meio ambiente – Licenciamento ambiental**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/MeioAmbiente_LicenciamentoAmbiental.asp>. Acesso em 19 dez. 2012c.

_____. **O porto verde – modelo ambiental portuário**. Publicação: Brasília, 2010. Disponível em: <www.antaq.gov.br>. Acesso em: 02 jun. 2012d.

BARROS-PLATIAU, Ana Flávia. **O Brasil na governança das grandes questões ambientais e contemporâneas**. Brasília: IPEA, 2011. 59 p. (Texto para Discussão, 1618).

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 30 set. 2012.

_____. **Lei n.º 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília: Congresso Nacional, 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm>. Acesso em: 02 dez. 2012.

_____. **Lei n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Brasília: Congresso Nacional, 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8630.htm>. Acesso em: 30 set. 2012.

_____. **Lei n.º 9.966, de 28 de abril de 2000.** Dispõe 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 e dá outras providências. Brasília: Congresso Nacional, 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9966.htm>. Acesso em: 06 dez. 2012.

_____. Ministério Público Federal. Ação Civil Pública nº 2008.71.01.001393-6/RS. Rio Grande, 15 jul. 2008.

CIRM. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **Agenda ambiental portuária.** Brasília: Cirm, Gi-gerco e Subgrupo Agenda Ambiental Portuária, 1998. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/secirm/resolucao-006-98-cirm.pdf>>. Acesso em: 19 nov. 2012.

COMITÊ ECONÔMICO PARA A EUROPA DAS NAÇÕES UNIDAS (UNECE/CEENU). **Convenção para Avaliação dos Impactes Ambientais num Contexto Transfronteiras, 1991.** Espoo, fevereiro de 1991. Disponível em: <<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/eia/documents/legaltexts/conventiontextenglish.pdf>>. Acesso em 24 jun. 2012.

COMISSÃO SOBRE GOVERNANÇA GLOBAL. Nossa Comunidade Global. **Relatório da Comissão sobre Governança Global.** Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1996.

CONAMA. Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). **Resolução n.º 306, de 05 de julho de 2002.** Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res02/res30602.html>>. Acesso em 04 jan. 2013.

_____. **Resolução n.º 398, de 11 de junho de 2008.** Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=575>>. Acesso em 04 jan. 2013.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR de 1982 (CNUDM III). Versão em língua portuguesa com anexos e ata final da terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, reproduzido pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) do Ministério da Marinha. Disponível na internet em: <http://www.fd.uc.pt/CI/CEE/OI/ISA/convencao_NU_direito_mar-PT.htm#convencao>. Acesso em 15 jun. 2012.

CONVENÇÃO E ESTATUTO DO REGIME DE NAVEGAÇÃO DOS CURSOS D'ÁGUA DE INTERESSE INTERNACIONAL. Barcelona, 20 de abril de 1921. Disponível em: <<http://www.ehu.es/ceinik/tratados/22TRATADOSOBREELAGUA/TA2211ESP.pdf>>. Acesso em 10 jul. 2012.

CRUZ, Paulo Márcio; BODNAR, Zenildo. A Transnacionalidade e a Emergência do Estado Direito Transnacionais. In CRUZ, Paulo Márcio da; STELZER, Joana. Direito e Transnacionalidade. 1. ed. 2. reimp. Curitiba: Juruá, 2011.

CUNHA, Ícaro Aronovich. Agenda ambiental portuária: a competitividade dos portos e a negociação dos conflitos. In: **Revista Brasileira de Oceanografia**, v. 5, 2006, p. 34-39.

CUNHA, Ícaro Aronovich; VIEIRA; Jônatas de Pinho; REGO, Eduardo Hipólito do. Sustentabilidade da atividade portuária rumo à agenda ambiental para o porto do canal de São Sebastião. *In: eGesta*, v. 3, n. 1, jan.-mar./2007, p. 7-32.

DEEPAK, Nayyar. Towards Global Governance. In: DEEPAK, Nayyar (ed.) **Governing Globalization: issues and institutions**. Oxford: Oxford University Press, 2002, pp. 3-18.

DEUTSCHER BUNDESTAG. Comissão de Estudo. **Globalization of the World Economy: Challenges and Answers: Short Version of the Final Report**. 14. Período legislativo. Berlin: German Bundestag, 2002.

DINGWERTH, Klaus; PATTBERG, Philipp. Global Governance as a Perspective on World Politics. In: **Global Governance – A Review of Multilateralism and International Organizations**, vol. 12, nº 2. April-June 2006, pp. 185-203.

DONAIRE, Denis. **Gestão ambiental na empresa**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

DOERR, Octavio. Políticas portuárias. In: **CEPAL - Serie Recursos naturales e infraestructura Nº 159**. Santiago (Chile): Naciones Unidas, diciembre de 2011.

_____. Políticas portuárias sostenibles. *In: Boletín FAL – Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe*. Edición n. 299, número 7, 2011. Santiago (Chile): CEPAL Naciones Unidas, diciembre de 2011a.

DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha. **Superporto do Rio Grande: plano e realidade – elementos para uma discussão**. Rio de Janeiro, 1995. Dissertação [Mestrado] – Universidade Federal do Rio de Janeiro.

FILHO, Alcides Goularti. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. *In: Economia e Sociedade*, Campinas, v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, dez. 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ecos/v16n3/07>>. Acesso em 29 jan. 2013.

FONSECA, Igor Ferraz da. Instituições e Governança Ambiental: os desafios da Rio+20. *In: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/IPEA. Desenvolvimento sustentável, economia verde e a Rio +20: relatório de pesquisa*. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/IPEA, 2012, pp. 91 – 97. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/relatoriopesquisa/120620_relatorio_rio20.pdf>. Acesso em 10 jun. 2012.

GOMES, Carla Amado. A proteção internacional do ambiente na Convenção de Montego Bay. *In: MOURA RAMOS, Rui M. de; et ali. (org). Estudos em homenagem à professora doutora Isabel de Magalhães*. Coimbra: Almedina, 2002, v. II., p. 695-724.

GONÇALVES, Alcindo Fernandes; COSTA, José Augusto Fontoura. **Governança global e regimes internacionais**. São Paulo: Almedina, 2011.

HÜBNER, Marcos Leandro; BAPTISTA, Michele Marques; BERTÉLI, Michele Otobelli (org.). **Guia para elaboração de trabalhos acadêmicos**. Caxias do Sul: UCS, 2012.

Disponível em: <http://www.uces.br/site/midia/arquivos/manual_trabalhos_academicos.pdf>. Acesso em 03 ago. 2012.

IBAMA. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis. **Licença de Operação n.º 03/1997**. Brasília: IBAMA, 1997.

IMO/OMI. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL). **Anexo I**. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/MARPOL_Anexo1-01AGO11.pdf>. Acesso em 02 jun. 2012.

_____. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL). **Anexo II**. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/MARPOL_Anexo2-01JAN07.pdf>. Acesso em 02 jun. 2012.

_____. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL). **Anexo IV**. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/MARPOL_Anexo4-01DEZ08.pdf>. Acesso em 02 jun. 2012.

_____. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL). **Anexo V**. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/MARPOL_Anexo5-01AGO05.pdf>. Acesso em 02 jun. 2012.

_____. Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL). **Anexo VI**. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/MARPOL_Anexo5-01AGO05.pdf>. Acesso em 02 jun. 2012.

_____. **Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, 2001 (AFS)**. Londres, dezembro de 2001. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/AFS_2001.pdf>. Acesso em 28 jun. 2012.

_____. **Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, 2004**. Londres, fevereiro de 2004. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/Convencao_BWM.pdf>. Acesso em 28 jun. 2012.

_____. **Port Reception Facilities**. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PortReceptionFacilities/Pages/Default.aspx>>. Acesso em 28 jul. 2012.

INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION. **Berlin Conference on Water Resources Law, 2004**. Disponível em: <http://www.internationalwaterlaw.org/documents/intldocs/ILA_Berlin_Rules2004.pdf>. Acesso em 01 ago. 2012.

KITZMANN, Dione Iara Silveira. **Capacitação e educação ambiental dos trabalhadores portuários avulsos (TPA's) do Porto do Rio Grande, RS: uma visão integrada**. Rio Grande, out. 2000. Dissertação [Mestrado] – Fundação Universidade Federal do Rio Grande.

KITZMANN, Dione; & ASMUS, Milton Lauforcade. Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades. In: **Rev. Adm. Pública** [online]. 2006, vol.40, n.6, pp. 1041-1060. ISSN

0034-7612. Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/06.pdf>>. Acesso em 04 out. 2012.

KLASSEN, R.D.; WHYBARK, D.C. The impact of environmental technologies on manufacturing performance. **Academy of Management Journal**, v. 42, n. 6, p. 599-615, Dec. 1999. In: ENGEMA – ENCONTRO NACIONAL SOBRE GESTÃO EMPRESARIAL E MEIO AMBIENTE, 9. *Anais...* Disponível em: <<http://engema.up.edu.br/arquivos/engema/pdf/pap0262.pdf>> Acesso em: 14 fev. 2013.

KOEHLER, Pedro Henrique Wisniewski; & ASMUS, Milton Lauforcade. Gestão ambiental integrada em Portos Organizados: uma análise baseada no caso do porto de Rio Grande, RS – Brasil. In: **Revista da Gestão Costeira Integrada [on line]**. 2010, vol.10, n. 2, p. 201-215. Disponível em: <http://www.aprh.pt/rgci/pdf/rgci-171_Koehler.pdf>. Acesso em 08 out. 2012.

MARCHESAN, Ana Maria Moreira; STEIGLEDER, Annelise Monteiro; CAPPELLI, Sílvia. **Direito Ambiental**. Porto Alegre: Verbo Jurídico, 2008.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**. Vol. I. 3.ed.rev., ampl. e atual. Barueri: Manole, 2008

MATOS, Adherbal Meira. **O novo direito do mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 1996.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 2. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2007.

McFARLAND, A. Neopluralism. **Annual Review of Political Science**, v. 10, p. 45-66, 2007.

MIKELIS, Nikos. **IMO's action plan n tackling the inadequacy os port reception facilities**. Brussels: International Maritime Organization, 2010. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PortReceptionFacilities/Documents/2010-10-14%20%20IMOs%20Action%20Plan%20on%20tackling%20the%20inadequacy%20of%20port%20reception%20facilities%20-%20FEBEM%20-%20EUROSHORE%20Conference%20Brussels.pdf>>. Acesso em 30 maio 2012.

MILAN, Gabriel Sperandio; et ali. **A proposição de um modelo conceitual em torno da prática da governança em clusters portuários**. In: VII SEGeT – Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia – 2010. Disponível em: < http://www.aedb.br/seget/artigos10/419_GC_Ports_Seget.pdf>. Acesso em 14 jun. 2012.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. In: **Confins [Online]**, n. 15, 2012, 18 jun. 2012. Disponível em: <<http://confins.revues.org/7685>>. Acesso em 02 ago. 2012.

NAJAM, Adil; PAPA, Michaela; TAIYAB, Nadaa. **Global environmental governance: a Reform Agenda**. Winnipeg: International Institute for Sustainable Development, 2006.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção e Estatuto do Regime Internacional dos Portos Marítimos**. Genebra, dezembro de 1923. Disponível em:

<<http://treaties.un.org/pages/LONViewDetails.aspx?src=LON&id=558&lang=en>>. Acesso em 24 jun. 2012.

_____. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.** Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. Disponível em: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm>. Acesso em 02 jul. 2012.

_____. **Convenção sobre a prevenção de poluição marinha por alijamento de resíduos e outras matérias de 1972.** Regulamenta o alijamento de resíduos e outras matérias no mar por navios e aeronaves. Londres, dezembro de 1972. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/LC_72_Texto_consolidado.pdf>. Acesso em 23 de jun. 2012.

_____. **Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (UNCSD).** Rio de Janeiro, junho de 1992. Disponível em: <<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/N12/436/88/PDF/N1243688.pdf?OpenElement>>. Acesso em 20 jul. 2012.

_____. **Convenção sobre Diversidade Biológica (CBD), 1992.** Rio de Janeiro, junho de 1992. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/chm/_arquivos/cdbport.pdf>. Acesso em 19 jun. 2012.

_____. **Rio+20: Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável.** Sobre a conferência. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/rio20/sobre/>>. Acesso em 28 jun. 2012.

PARLAMENTO EUROPEU. **Síntese da legislação da União Européia.** Disponível em: <http://europa.eu/legislation_summaries/environment/general_provisions/128056_pt.htm>. Acesso em 02 ago. 2012.

PEREZ, Marcos Godoy. Prefácio. *In:* COLLYER, Wesley O. **Lei dos Portos: O Conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência.** São Paulo: Lex Editora, 2008, p. 19-20.

PORTO, Marcos Maia; & TEIXEIRA, Sérgio Grein. **Portos e Meio Ambiente.** São Paulo: Aduaneiras, 2002.

PORTO, Marcos Maia. Desenho institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. *In:* SILVA, Gerardo; COCCO Giuseppe (Orgs.). **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

RIO GRANDE DO SUL. Ministério Público Estadual. **Ação Civil Pública n.º 13.615/165.** Rio Grande, 04 fev. 1993.

ROSENAU, James N. Governance, order, and change in world politics. *In:* ROSENAU, James; CZEMPIEL, Ernst-Otto (eds.). **Governance without Government: Order and Change in World Politics.** Cambridge: Cambridge University Press, 2000, pp. 1-29.

_____. Governance in the Twenty-first Century. *In:* **Global Governance**, v. 1, n. 1, 1995.

SÁ, Maria Evelina Menezes de. Análise comparativa entre os portos de Recife e de : desafios para a gestão ambiental. **Dissertação (Mestrado)** Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco. Recife: 2008, Universidade Federal de Pernambuco, 110f.

SACHS, I. De volta à mão visível: os desafios da Segunda Cúpula da Terra no Rio de Janeiro. In: **Estudos Avançados**, n. 26 (74), pp. 7-20, 2012.

SILVA, Jeferson Valdir; CYPRIANI, Leandro Paulo. A atividade portuária e as questões ambientais: abordagem jurídica. In: **Revista Eletrônica Direito e Política**, Itajaí, v. 1, n. 1, 3. quadrim. 2006. Disponível em: <[www.univali.br /direitopolitica](http://www.univali.br/direitopolitica)>. Acesso em 20 nov. 2011.

SETTE, Ana Tarsila de Miranda e Souza. Governança global e redes globais de políticas públicas: atores brasileiros no cenário das mudanças climáticas. **Dissertação (Mestrado)** Mestrado acadêmico em administração pública – Escola brasileira de administração pública e de empresas, Centro de formação acadêmica e pesquisa. Rio de Janeiro: 2010, Fundação Getúlio Vargas, 128f.

SOARES, Carlos Roberto. Os portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno. **Tese (Doutorado)** Doutorado em Meio Ambiente e Desenvolvimento – Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento, Universidade Federal do Paraná. Curitiba: 2009, Universidade Federal do Paraná, 184f.

STEIN, Alex Sandro. **Curso de Direito Portuário**. São Paulo: LTr, 2002.

SUPRG. Superintendência do Porto do Rio Grande. **Porto do Rio Grande: localização e acessos**. Disponível na internet: <http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_localizacao.php>. Acesso em 20 fev. 2013a.

_____. **Porto do Rio Grande: histórico**. Disponível na internet: <http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_historico.php>. Acesso em 22 fev. 2013b.

_____. **O futuro do porto do Rio Grande: uma oportunidade de investimento**. Disponível na internet: <http://www.portoriogrande.com.br/ilhaterraplenoleste/downloads/Porto_da_Ilha_2013.pdf>. Acesso em 22 fev. 2013c.

_____. **Porto do Rio Grande: responsabilidade ambiental**. Disponível na internet: <http://www.portoriogrande.com.br/site/responsabilidade_ambiental.php>. Acesso em 22 fev. 2013d.

_____. **Plano de zoneamento das áreas do porto organizado de Rio Grande**. Aprovado pelo Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande. V. 2. Rio Grande: SUPRG, 2011.

THE RAMSAR CONVENTION ON WETLANDS. Disponível na internet: <<http://www.ramsar.org/>>. Acesso em 29 jul. 2012.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. Direito do mar: indicações para a fixação dos limites laterais marinhos. *In: Revista Brasileira de Estudos Políticos*, n. 55, Universidade Federal de Minas Gerais, 1982.

UNITED NATION TREATY COLLECTION. Disponível na internet: <<http://treaties.un.org/pages>>. Acesso em 12 jul. 2012.

VAN HOOYDONK, Eric. **The impact of EU environmental law on waterways and ports**. Antwerp/Apeldoorn: Maklu Publishers, 2006.

_____. **The law ends where the port area begins: on the anomalies of port law**. Antwerp/Apeldoorn: Maklu Publishers, 2010.

VIOLA, Eduardo; FRANCHINI, Matias. Os limiares planetários, a Rio+20 e o papel do Brasil. *In: Cadernos EBAPE.BR*, v. 10, nº 3, artigo 1, Rio de Janeiro, Set. 2012. pp. 4710-491.

VIOLA, Eduardo; FRANCHINI, Matias; LEMOS RIBEIRO, T. **Sistema internacional de hegemonia conservadora: governança global e democracia na era da crise climática**, São Paulo: Annablume, 2012.

WEISS, Thomas G. Governance and global governance: conceptual and actual challenges. *In: Third World Quarterly*, 21, n.º 5, 2000, pp. 795-814.

YAHN FILHO, Armando Gallo. Aspectos Jurídico-Ambientais da Utilização dos Cursos D'Água Internacionais. *Boletim Científico – Escola Superior do Ministério Público da União*. Brasília: ESMPU. Ano II, n. 9, p. 31-48, out/dez 2003.

ANEXO 1 – Licenças a favor da SUPRG emitidas pelo IBAMA

Proc. 000097/97-0
FL. 02





IBAMA

**INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E
DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
- IBAMA -
DIRETORIA DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO**

LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 03/97

O INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, no uso das atribuições que lhe confere a Lei nº. 6938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentada pelo Decreto nº. 99.274, de 06 de junho de 1990, alterada pela Lei nº 7.804, de 20 de julho de 1989, RESOLVE:

Expedir a presente Licença de Operação-LO a:

EMPRESA: SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE-SUPRG
CGC: 01.039.203/0001-54
ENDEREÇO: Av. Honório Bicalho, s/nº
CEP: 96.200-020 **MUNICÍPIO:** Rio Grande **UF:** RS
TELEFONE: (0532)311366 **FAX:** (0532)311857
REGISTRO NO IBAMA: Processo IBAMA/SUPES/RS nº 02023.002079/96-78, de 13/06/96.

Esta licença autoriza a Superintendência do Porto do Rio Grande a dar continuidade:

- a concessão do Porto do Rio Grande, o qual permanecerá no desenvolvimento das suas atividades;
- ao cumprimento do item 03 do Protocolo Judicial do Acordo e Cooperação firmado com o Ministério Público da Comarca de Rio Grande.

A presente Licença de Operação-LO é válida pelo período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento.

Brasília, DF, 10 JAN 1997


Manoel Magalhães de Mello Netto
 Diretor de Controle e Fiscalização





PROF. M. L. S. B. S. T.
11-452



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E
DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
- IBAMA -
DIRETORIA DE CONTROLE E FISCALIZAÇÃO

RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 03/97

O INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, no uso das atribuições que lhe confere a Lei nº 6838, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, regulamentada pelo Decreto nº. 99.274, de 06 de junho de 1990, alterada pela Lei nº 7.804, de 20 de julho de 1989, RESOLVE:

Expedir a presente Renovação de Licença de Operação-LO a:

EMPRESA: SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE-SUPROG

CGC: 01.038.203/0001-54

ENDEREÇO: Av. Honório Bicalho, s/nº

CEP: 96.200-020 **MUNICÍPIO:** Rio Grande **UF:** RS

TELEFONE: (0532)311366 **FAX:** (0532)311857

REGISTRO NO IBAMA: Processo IBAMA/SUPES/RS nº 02023.002079/96-78

Esta renovação de licença autoriza a Superintendência do Porto do Rio Grande a dar continuidade as suas atividades por um período de 1.460 (hum mil quatrocentos e sessenta) dias, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes desta renovação de licença.

Brasília-DF, 14 MAI 1998

Manoel Magalhães de Mello Neto
Manoel Magalhães de Mello Neto
Diretor de Controle e Fiscalização



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS
NATURAIS RENOVÁVEIS

RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 03/1997

O PRESIDENTE SUBSTITUTO DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, designado pela Portaria nº 541, de 2 de Julho de 2004, publicada no Diário Oficial da União de 6 de julho de 2004, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 24 do Anexo I ao Decreto 4.756, de 20 de junho de 2003, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no D.O.U. de 23 de junho de 2003, e o art. 8º do Regimento Interno aprovado pela Portaria GMMMA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no D.O. U. de 21 de junho de 2002, **RESOLVE**:

Expedir a presente Renovação da Licença de Operação à:

EMPREENDEDOR: Superintendência do Porto de Rio Grande - SIIPRG

CNPJ: 01.039.203/0001-54

ENDEREÇO: Av. Honório Bicalho, s/nº

CEP: 92.201-020

CIDADE: Rio Grande **UF:** RS

TELEFONE: (53) 3231-1996

FAX: (53) 3231-1857

REGISTRO NO IBAMA: Processo nº 02023.002079/96-78

Referente à continuidade das atividades de gestão e operações portuárias realizadas na área do Porto Organizado do Rio Grande, localizado na cidade de Rio Grande/RS, contemplando ainda as operações de dragagem de manutenção do calado nos canais de navegação, bacias de evolução e cais de atracação, bem como a operação de ampliação do Cais de Flete Novo.

Esta Licença de Operação é válida pelo período de 08 (oito) anos, a partir desta data, observadas as condições discriminadas neste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes deste licenciamento.

A validade desta licença está condicionada ao fiel cumprimento das condicionantes constantes no verso deste documento.

Brasília-DF, 21 OUT 2005


LUIZ FERNANDO KRIEGER MERICO
 Presidente do IBAMA
 Substituto



Serviço Público Federal
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
 Instituto Brasileiro Do Meio Ambiente e Dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 325/2003

O PRESIDENTE, SUBSTITUTO, DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, designado pela Portaria nº 138, de 24 de fevereiro de 2003, publicado no Diário Oficial da União do dia subsequente, no uso das atribuições que lhe confere o art.24 do Anexo I do Decreto nº 4.548, de 27 de dezembro de 2002, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no D.O.U. da mesma data, e o Item VI do art. 95 do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MMA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no D.O.U. de 21 de junho de 2002, **RESOLVE:**

Expedir a presente Licença de Operação à:

EMPRESA: SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE
CNPJ/CPP: 01.039.203/0001-54
ENDEREÇO: Av. Honorário Bicalho, s/nº
CEP: 92.200-020 **CIDADE:** Rio Grande **UF:** RS
TELEFONE: (53) 231-1023 **FAX:** (53) 231-1857
REGISTRO NO IBAMA: Processo nº 02023.002079/96-78

autorizando a dragagem emergencial de 2.185.0000 m³ de sedimentos no canal de acesso ao Porto do Rio Grande - Trechos I e II, localizado no município de Rio Grande/RS.

Esta Licença de Operação é válida pelo período de 12 (doze) meses, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes deste licenciamento.

Brasília-DF, 23 JUN 2003

Nilvo Luiz Alves da Silva
 Presidente do IBAMA
 Substituto



Serviço Público Federal
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
 Instituto Brasileiro Do Meio Ambiente e Dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA

LICENÇA DE OPERAÇÃO Nº 355/2003

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, nomeado por Decreto s/nº de 03 de janeiro de 2003, publicado no Diário Oficial da União de 06/01/2003, no uso das atribuições que lhe confere o art.24 do Anexo I do Decreto nº 4.548, de 27 de dezembro de 2002, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicado no D.O.U. da mesma data, e o Item VI do art. 95 do Regimento Interno aprovado pela Portaria GM/MA nº 230, de 14 de maio de 2002, republicada no D.O.U. de 21 de junho de 2002; **RESOLVE:**

Expedir a presente Licença de Operação a:

EMPRESA: SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE
CNPJ/CPF: 01.039.203/0001-54
ENDEREÇO: Av. Honorário Bicalho, s/nº
CEP: 92.200-020 **CIDADE:** Rio Grande **UF:** RS
TELEFONE: (53) 231-1023 **FAX:** (53) 231-1857
REGISTRO NO IBAMA: Processo nº 02023.002079/96-78

autorizando a dragagem emergencial de 745.000 m³ (setecentos e quarenta e cinco mil) de sedimentos no canal de acesso ao Porto do Rio Grande - Trechos III, IV, V e VI, localizado no município de Rio Grande/RS.

Esta Licença de Operação é válida pelo período de 12 (doze) meses, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento e nos demais anexos constantes do processo que, embora não transcritos, são partes integrantes deste licenciamento.

Brasília-DF, 12 NOV 2003


Marcus Luiz Barroso Barros
 Presidente do IBAMA



Serviço Público Federal
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
 Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

RENOVAÇÃO DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO Nº 163/2004

O PRESIDENTE DO INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS - IBAMA, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 24 do Anexo I ao Decreto 4.756, de 20 de junho de 2003, que aprovou a Estrutura Regimental do IBAMA, publicada no D.O.U. de 23 de junho de 2003, e artigo 8º do Regimento Interno aprovado pela Portaria GMMMA nº 230, de 14 de maio de 2002, publicada no D.O.U. de 21 de junho de 2003, **RESOLVE**:

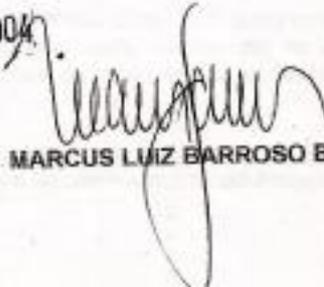
Expedir a presente Renovação da Licença de Instalação à:

EMPRESA: Superintendência do Porto do Rio Grande - SUPRG.
CGC/CPF: 01.039.203/0001-54
ENDEREÇO: Av. Honório Bicalho, s/nº - CP 198
CEP: 96201-020 **CIDADE:** Rio Grande **UF:** RS
TELEFONE: (53) 231-1996 **FAX:** (53) 231-1857
REGISTRO NO IBAMA: IBAMA/MMA nº 02023.000431/01-22

relativa à construção do cais estaqueado, com aproximadamente 450 m de extensão e 7,80 m de largura, para melhoramento do cais do Porto Novo, localizado no município de Rio Grande/RS. Esta Renovação de Licença autoriza ainda, a execução das atividades de dragagem no volume estimado de 31.500 m³. O material oriundo da dragagem será depositado na região da Coroa do Bel.

Esta Renovação de Licença de Instalação é válida pelo período de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, a partir desta data, observadas as condições discriminadas no verso deste documento e nos demais anexos constantes do processo, que embora não transcritos, são partes integrantes desta licença.

Brasília, 10 MAR 2004


MARCUS LUIZ BARROSO BARROS