

ANÁLISE DAS POLÍTICAS AMBIENTAIS NOS PORTOS DE ALICANTE E ITAJAÍ

ENVIRONMENTAL POLICY ANALYSIS IN PORTS ALICANTE AND ITAJAÍ

Nara Rejane Moraes da Rocha¹
Niladir Butzke²

SUMÁRIO: 1. Legislação dos Portos: Autoridade Portuária no Brasil e na Espanha; 1.1 Autoridade Portuária no Porto de Itajaí 1.2 Autoridade Portuária no Porto de Alicante; 2. Políticas Públicas Ambientais Portuárias: novos deveres e novos direitos; 2.1 Gestão ambiental no Porto de Itajaí; 2.2 Gestão ambiental no Porto de Alicante; 3. Temas abordados pelo Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Itajaí e Conselho de Administração de Autoridade Portuária do Porto de Alicante em 2011; 3.1 Principais temas em pauta no ano de 2011 nas reuniões do CAP do porto de Itajaí; 3.2 Principais temas divulgados no ano de 2011 do porto de Alicante; Considerações Finais; Referências das Fontes Citadas.

RESUMO

O presente artigo objetiva contribuir para aperfeiçoar o modelo de políticas públicas ambientais na área portuária, através do estudo das práticas nos portos de Alicante, Espanha e de Itajaí, Brasil. As Leis dos Portos no Brasil e Espanha diferem em suas finalidades. No Brasil, a Lei de Modernização dos Portos foi editada em 1993 e na Espanha em 2010. Este artigo trata no Capítulo 1, da Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 e da sua finalidade, assim como, da Lei espanhola nº 48, de 26 de novembro de 2003, modificada com a Lei n. 33 de 2010, em que, evidenciam-se as Autoridades Portuárias; no Capítulo 2, trata-se das características do direito comparado internacional, da gestão ambiental no porto de Itajaí e no porto de Alicante. Por fim, no Capítulo 3 abordam-se os pontos de discussão em 2011, pelos Conselhos de Autoridade Portuária e novas metas a serem alcançadas. No final, uma conclusão será feita.

¹ Mestranda em Ciência Jurídica Universidade Vale do Itajaí-UNIVALI. . Linha de Pesquisa: Direito e Jurisdição. Advogada: naramoraes@gmail.com Disciplina na Universidade de Alicante: *Derecho Ambiental y Sostenibilidad* Professor: Gabriel Real Ferrer. (Universidade de Alicante) Orientador: Osvaldo Agripino de Castro Jr. (Universidade UNIVALI) Co-orientador: Norman A. Martinez Gutiérrez. Professor Pesquisador Sênior Visitante do Instituto Marítimo de Direito Internacional (IMO) – Malta. Professor Visitante Estrangeiro do Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI - PPCJ, Itajaí, SC.

² Mestranda em Ciência Jurídica Universidade Vale do Itajaí-UNIVALI.

PALAVRAS-CHAVE: Lei dos portos no Brasil e na Espanha; Práticas Públicas Ambientais; Gestão Ambiental.

RESUMEN

Este artículo pretende contribuir a mejorar el modelo de las políticas públicas ambientales en la zona portuaria, a través del estudio de las prácticas en los puertos de Alicante, España e Itajaí, Brasil. Las Leyes de los puertos de Brasil y España, difieren en sus propósitos. En Brasil, la Ley de Modernización Portuaria fue promulgada en 1993 y España en 2010. En este artículo, en el capítulo 1 de la Ley n 8630, al 25 de febrero de 1993 y su finalidad, así como la Ley española n. 48, 26 de noviembre de 2003, modificada por la Ley n. 33, 2010, en la cual, esclarece Autoridades del Puerto, en el capítulo 2, estas son las características del derecho internacional comparado, la gestión ambiental en el puerto de Itajaí y el puerto de Alicante. Finalmente, en el capítulo 3 se aborden las cuestiones de discusión en el año 2011, los Consejos de Autoridad Portuaria y nuevas metas a alcanzar. Al final, una conclusión se hará.

PALABRAS CLAVE: La Ley de Puertos En Brasil Y España; Prácticas Pública Ambientales, Gestión Ambiental.

CAPÍTULO 1 LEGISLAÇÃO DOS PORTOS: AUTORIDADE PORTUÁRIA NO BRASIL E NA ESPANHA

A Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993³, denominada Lei de Modernização dos Portos no Brasil, foi determinante para melhoria no sistema portuário e dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias. Segundo Marcos Godoy Peres, diretor da Revista Portos e Navios:⁴ "(...) a Lei n. 8.630/1993 surgiu de greves, ineficiência operacional, equipamentos sucateados, tarifas portuária, altas, filas de navios, excesso de trabalhadores portuários e avulsos".

Segundo Wesley O. Collyer, o início da modernização dos portos ocorreu com a Lei n. 8.029 de 12 de abril de 1990⁵, em que, autorizou o Governo Federal a

³ BRASIL. Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm Acesso em: 20 abril. 2012.

⁴ 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.

⁵ BRASIL. Lei n. 8.029 de 12 de abril de 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8029cons.htm Acesso em: 20 abril. 2012.

dissolver entidades da administração pública, ou seja, foi extinta a Empresa Brasileira de Portos S.A – PORTOBRÁS.⁶

No que tange ao comércio exterior e interior marítimo no Brasil, é importante para o desenvolvimento portuário maior segurança jurídica, tanto no sistema operacional, quanto tributário, assim como, os cuidados ambientais que hoje são um problema mundial.

Segundo, André Lipp Pinto Basto Lupi,⁷ os tribunais brasileiros admitem a comunicação horizontal na jurisprudência, todavia, aceitam a jurisdição de vários tribunais internacionais, como é o caso do Tribunal Internacional do Mar.⁸

O Brasil ratificou a Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar em 22 de dezembro de 1988, e, conforme o art. 1º do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995⁹, a sua entrada em vigor se deu a partir dessa data da publicação. No Brasil, mudanças portuárias foram conquistadas através de diversas leis, dentre elas: a Lei n. 8.630/93, que trata do regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências, ressaltam-se os artigos 21, XII, 22, X, 175 parágrafo único; a Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993¹⁰, trata das normas para licitações e contratos da Administração Pública; a Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995¹¹, que trata do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição

⁶ COLLYER, Wesley O. **A Legislação Portuária Nacional**. cap.3. In. **Lei dos Portos: O Conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência, 2008**. p.59.

⁷ LUPI, André Lipp Pinto Basto. **Jurisprudência Brasileira e Transnacionalidade: uma análise do Transjudicialismo**. In CRUZ, Paulo Márcio da; STELZER, Joana. **Direito e Transnacionalidade**. Curitiba: Juruá, 2011, p. 125.

⁸ O Tribunal internacional do Direito do Mar é um órgão judicial independente, estabelecido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar para julgar litígios decorrentes da interpretação e aplicação da Convenção. O Tribunal é composto por 21 membros independentes, eleitos entre pessoas que gozem da mais elevada reputação pela sua imparcialidade e integridade, de reconhecida competência no campo do Direito do mar. Disponível em: <http://www.itlos.org/index.php?id=15&L=0> Acesso em 21 abr. 2012.

⁹ BRASIL. **Decreto n º 1.530, de 22 de junho de 1995**. Art. 1º Fica declarado que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, entrou em vigor internacional e para o Brasil em 16 de novembro de 1994, de conformidade com o seu art. 308, parágrafo 1.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm Acesso em 20 abril. 2012.

¹⁰ BRASIL. **Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666cons.htm Acesso em 20 abril. 2012.

¹¹ BRASIL. **Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987cons.htm Acesso em 20 abril. 2012.

Federal de 1988¹², e dá outras providências; a Lei n. 9.074, de 7 de julho de 1995¹³, estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos; a Lei n. 9.277, de 10 de maio de 1996¹⁴, autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.

Ressalta-se a Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001¹⁵, dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DENIT; o Dec. n. 4.391, de 26 de setembro de 2002¹⁶, dispõe sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias de que trata a Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, cria o Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, estabelece a competência para a realização dos certames licitatórios e a celebração dos contratos de arrendamento respectivos no âmbito do porto organizado; a Lei n. 11.079 de 30 de dezembro de 2004,¹⁷ em que, institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública; a Lei n. 11.518 de 5 de setembro de 2007¹⁸, acresce e altera dispositivos da Lei n. 10.683, de 28 de maio de 2003¹⁹; a Lei n. 10.233, de

¹² BRASIL. **Constituição de República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao.htm Acesso em 20 abril. 2012.

¹³ BRASIL. **Lei n. 9.074, de 7 de julho de 1995**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9074cons.htm Acesso em 20 abril. 2012.

¹⁴ BRASIL. **Lei n. 9.277, de 10 de maio de 1996**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9277.htm Acesso em 20 abril. 2012.

¹⁵ BRASIL. **Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm Acesso em 20 abril. 2012.

¹⁶ BRASIL. **Dec. n. 4.391, de 26 de setembro de 2002**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4391.htm Acesso em 20 abril. 2012.

¹⁷ BRASIL. **Lei n. 11.079 de 30 de dezembro de 2004**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm Acesso em 20 abril. 2012.

¹⁸ BRASIL. **Lei n. 11.518 de 5 de setembro de 2007**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/L11518.htm Acesso em 20 abril. 2012.

¹⁹ BRASIL. **Lei 10.683, de 28 de maio de 2003**, dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.683.htm Acesso em 20 abril. 2012.

5 de junho de 2001; a Lei n. 10.893, de 13 de julho de 2004²⁰; a Lei n. 5.917, de 10 de setembro de 1973²¹, a Lei n. 11.457, de 16 de março de 2007²².

Por meio do art. 30 da Lei n. 8.630/93 foi regulamentada a instituição, em cada porto organizado, ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária com competência administrativa e de regulamentação de normas, visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema *roll-on-roll-off*.²³

A Lei Complementar 140, de 8 de dezembro de 2011²⁴, fixa normas, nos termos dos incisos III, VI e VII do caput e do parágrafo único do art. 23 da Constituição Federal²⁵, para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora; e altera a Lei n. 6.938, de 31 de agosto de 1981.

²⁰ BRASIL. **Lei n. 10.893, de 13 de julho de 2004**. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l10.893.htm Acesso em: 20 abril. 2012.

²¹ BRASIL. **Lei n. 5.917, de 10 de setembro de 1973**. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/l5917.htm Acesso em: 20 abril. 2012.

²² BRASIL. **Lei n. 11.457, de 16 de março de 2007**. Dispõe sobre a Administração Tributária Federal; altera as Leis n. 10.593, de 6 de dezembro de 2002, 10.683, de 28 de maio de 2003; 8.212, de 24 de julho de 1991; 10.910, de 15 de julho de 2004; o Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943; e, o Decreto n. 70.235, de 6 de março de 1972; revoga dispositivo das leis números: 8.212, de 24 de julho de 1991; 10.593, de 6 de dezembro de 2002; 10.910, de 15 de julho de 2004; 11.098, de 13 de janeiro de 2005, e 9.137, de 5 de dezembro de 1996.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11457.htm Acesso em: 20 abril. 2012.

²³ Segundo Eliane Martins, os navios RO-ro são apropriados para carregamento e descarregamento sobre rodas, por meio da sistemática de rampas. Apresentam grandes áreas livres, conveses, rampas projetadas para carga rolante, rampas ou elevadores internos para distribuição interna da carga, aberturas na proa, na popa ou no costado para acesso da carga.

MARTINS, Eliane Maria Otaviano. **Curso de Direito Marítimo**, v. I, Barueri: Manole, 2008. p. 157.

²⁴ BRASIL. **Lei Complementar 140, de 8 de dezembro de 2011**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp140.htm Acesso em 20 mar. 2012.

²⁵ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: Acesso em 20 mar. 2012. Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: III - proteger os documentos, as obras e outros bens de valor histórico e cultural, os monumentos, as paisagens naturais notáveis e os sítios arqueológicos; VI - proteger o meio ambiente e combater a poluição em qualquer de suas formas; VII - preservar as florestas, a fauna e a flora; Parágrafo único. Leis complementares fixarão normas para a cooperação entre a União e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm#art23iii Acesso em: 15 mar. 2012.

Por meio da LC/140-2011 as competências administrativas no tratamento de proteção ambiental, aclararam-se no sentido das interpretações serem mais uniformes, evitando interpretações equivocadas, principalmente no âmbito do licenciamento e das responsabilidades ambientais. E, importante normatização, pois, o ente federativo poderá delegar, mediante convênio, a execução de ações administrativas a ele atribuídas, todavia, se faz necessário que o ente destinatário da delegação, possua órgão ambiental capacitado a executar as ações administrativas que serão delegadas e de conselho de meio ambiente.

A principal fonte legal do Direito Portuário na Espanha é a Lei n. 48, de 26 de novembro 2003²⁶, modificada pela Lei n. 33, de 5 de agosto de 2010²⁷. A criação do sistema portuário atual na Espanha está embasada nas seguintes leis: a) Lei n. 27, de 24 de novembro de 1992²⁸, Lei de Portos do Estado e da Marinha Mercante; b) Lei n. 62, de 30 de dezembro de 2003,²⁹ que dispõe sobre medidas fiscais, administrativas e de ordem social.

Ressalta-se, que ainda há grande reclamação na Espanha quanto à informação sobre as autorizações e licenças ambientais, relacionadas às áreas portuárias, industriais, comerciais, dentre outras, segundo o professor da Universidade de Alicante, Eduardo Salazar Ortuño, na província de Alicante não é possível obter todas as informações, pois, em muitas vezes, o administrativo nega a transparência por conta de dizer tratar-se de informação sigilosa, mesmo que exista o Convênio de Aarhus da Espanha,³⁰ que é a Convenção sobre o acesso a informação, a participação do público a tomada das decisões, e o acesso a justiça em assuntos ambientais, sendo que, este Convênio foi firmado em 25 de junho de 1998 e modificado em 29 de dezembro de 2004.

²⁶ ESPANHA. **Lei n. 48, de 26 de novembro 2003.** Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Anterior/r5-l48-2003.t2.html Acesso em: 15 mar. 2012.

²⁷ ESPANHA. **Lei n. 33, de 5 de agosto de 2010.** Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Derogadas/r0-l33-2010.html Acesso em: 15 mar. 2012.

²⁸ ESPANHA. **Lei n. 27, de 24 de novembro de 1992.** Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l27-1992.html Acesso em: 15 abr. 2012.

²⁹ ESPANHA. **Lei n. 62, de 30 de dezembro de 2003.** Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l62-2003.html Acesso em: 15 mar. 2012.

³⁰ Disponível em: http://www.mediterranea.org/cae/aarhus_convênio.htm Acesso em: 21 abr. 2012.

A Lei n. 22, de 28 de julho de 1988,³¹ Lei das costas, em função da disposição de revogação única por meio da Lei 16, de 1º de julho de 2002, que trata da prevenção e controle da poluição, revogaram a autorização de descargas para a terra, de domínio público marítimo, a partir da terra para o mar.

O Real Decreto n. 258, de 10 de março de 1989,³² que estabelece a normativa geral sobre descargas de substancias perigosas da terra para o mar.

O Real Decreto n. 1471 de 1º de dezembro de 1989³³, aprova o Regulamento geral para o desenvolvimento e execução da Lei 22/1998.

1.1 AUTORIDADE PORTUÁRIA NO PORTO DE ITAJAÍ

Em Itajaí, a Autoridade Portuária é delegada ao município pelo Convênio n. 08, de 19 de dezembro de 1997 (entre município e União) e exercida pela Superintendência do Porto de Itajaí. Atualmente, o Porto de Itajaí é uma autarquia municipal, criada em junho de 2000, para assegurar as condições operacionais e garantir a infraestrutura terrestre e aquaviária para os terminais que compõem o complexo.

O Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Itajaí – CAP é órgão de deliberação colegiada, de existência obrigatória e funcionamento permanente, com a finalidade de possibilitar a participação nas decisões administrativas, técnicas, operacionais e comerciais das entidades e instituições diretamente afetadas pelas mesmas, ou seja, o CAP é um importante órgão ambiental, pois ele regula as práticas ambientais nos portos brasileiros.

³¹ ESPANHA. **Lei n. 22 de 28 Julho de 1988**, Costas.

Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l22-1988.html Acesso 15 mar. 2012.

³² ESPANHA. **Real Decreto n. 258, de 10 de março de 1989**. El régimen jurídico español sobre vertidos al mar de sustancias peligrosas viene establecido en la actualidad, entre otras disposiciones, por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, que en su artículo 57.2 establece la necesidad de evitar el vertido de sustancias peligrosas a las aguas interiores y al mar territorial del Estado, y por la instrucción para el vertido al mar de aguas residuales, aprobada por Orden del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de 29 de abril de 1977, en que se establecen dos listas de sustancias que, por su bioacumulabilidad, toxicidad y persistencia, deben estar fuertemente limitadas en los efluentes. La incorporación de España a las comunidades europeas la hace destinataria de las directivas comunitarias, estando obligada a ad Disponível em: <http://noticias.juridicas.com/> Acesso em 21 abr. 2012.

³³ ESPANHA. **Real Decreto 1471, de 1º de dezembro de 1989**. Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/rd1471-1989.html Acesso em: 15 mar. 2012.

Conforme a Lei dos Portos brasileira, em seu artigo 30,³⁴ a competência do Conselho de Autoridade Portuária é normativa, homologatória e opinatória, a saber:

I - baixar o regulamento de exploração;³⁵ II - homologar o horário de funcionamento do porto³⁶; III - opinar sobre a proposta de orçamento do porto; IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias; V - fomentar a ação industrial e comercial do porto³⁷; VI - zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência; VII - desenvolver mecanismos para atração de cargas; VIII - homologar os valores das tarifas portuárias; IX - manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária; X - aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto; XI - promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades; XII - assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente; XIII - estimular a competitividade; XIV - indicar um membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o conselho de administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal; XV - baixar seu regimento interno; XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

O Conselho de Autoridade Portuária no Brasil é constituído por quatro blocos de membros titulares e respectivos suplentes: o primeiro bloco do poder público, sendo um representante do Governo Federal, um representante do Estado e um representante dos Municípios, o segundo bloco dos operadores portuários; o terceiro bloco é formado da classe dos trabalhadores portuários; o quarto bloco é formado pelos usuários dos serviços portuários e afins.

Em relação ao princípio da publicidade, o Porto de Itajaí apresenta maior clareza à sociedade, uma vez que as reuniões realizadas pelo CAP, na prática, permitem,

³⁴ BRASIL. **Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm Acesso em 10 fev. 2012.

³⁵ Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/legislacao/ld9.php> Acesso em: 10 jun. 2011.

³⁶ Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/legislacao/6/Resolu%C3%A7%C3%B5es/18> Acesso em: 10 jun. 2011.

³⁷ Disponível em: http://www.portoitajai.com.br/noticias/det_noticia.php?vfNot_codigo=1906 Acesso em: 10 jun. 2011.

com mais tolerância, a presença de acadêmicos, operadores do Direito, apesar do Regimento Interno em seu artigo 14,³⁸ determinar que as reuniões são de caráter reservado.

No que tange à responsabilidade civil do Presidente da Superintendência e do CAP e seus componentes,³⁹ não se encontra de forma clara e objetiva no Regime Interno do Porto de Itajaí, pois é preciso buscar na legislação geral e alguns casos na especial, o que notoriamente observa-se prejudicial à sociedade e aos envolvidos, pois cargos de extrema importância e responsabilidade deveriam ter especificado o rol de responsabilidades civil, penal, administrativa, entre outras, para tornar a eficiência da gestão pública mais notória e dar maior segurança aos próprios gestores.

1.2 AUTORIDADE PORTUÁRIA NO PORTO DE ALICANTE

A Autoridade Portuária na Espanha foi estabelecida pela Lei n. 27, de 23 de dezembro de 1992, em seu artigo 39⁴⁰ e o Conselho de Administração, sua integração e Composição estão elencados no artigo 40 da mesma lei.

A Secretaria Geral do Conselho de Administração do Porto de Alicante/Espanha, que atua na sede da Autoridade Portuária de Alicante, presta orientação em relação às legislações e o funcionamento do Porto de Alicante.⁴¹

³⁸ BRASIL. **Regimento Interno do Porto de Itajaí**. Art. 14º - As reuniões terão caráter reservado (...) Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/d/118> Acesso em 27 de jun de 2011.

³⁹ Regimento Interno do CAP de Itajaí. CAPÍTULO IV - DEVERES E RESPONSABILIDADES

Art. 7º - O conselheiro deve exercer as atribuições que a Lei lhe confere para lograr os fins e satisfazer as exigências do bem público e da função social do CAP.

Art. 8º - Ao conselheiro é vedado valer-se de informações a que tem acesso no exercício de suas funções, para obter para si ou para terceiros qualquer tipo de vantagem.

Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/l/conselho-autoridade-portuaria> Acesso em 12 jul. 2011.

⁴⁰ ESPANHA. **Lei n. 27, de 23 de dezembro de 1992. Artigo 39.** Órganos. Los órganos de las Autoridades Portuarias son los siguientes: a) De Gobierno; Consejo de Administración; Presidente b) De gestión: Director; c) De asistencia: Consejo de Navegación y Puerto.

Artículo 40. 1. El Consejo de Administración está integrado por los siguientes miembros: El Presidente de la Entidad, que lo será del Consejo. Un miembro nato, que será el Capitán Marítimo. Un número de vocales comprendido entre 10 y 13 excepto para las Islas Canarias y las Baleares en cuyo caso podrá llegar a 16 vocales, a establecer por las Comunidades Autónomas o por las Ciudades de Ceuta y Melilla, y designados por las mismas

Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Anterior/r10-l27-1992.t1.html#a40 Acesso em 12 fev. de 2012.

⁴¹ Ressalto a importância acadêmica na pesquisa dos colaboradores pelos ensinamentos de nos direcionar a compreender novos direitos, a descobrir a democracia no capitalismo, com respeito aos Estados de Direito

A autoridade portuária de Alicante é a *Alicant Port Authority* (APA), uma entidade pública com personalidade jurídica, responsável pela gestão do Porto e, no âmbito do Ministério do Desenvolvimento e Gestão, é coordenada e controlada pela Entidade Pública do Estado.

A Lei dos Portos da Espanha n. 48, de 26 de novembro de 2003, apresenta na exposição de motivos a importância de um desenvolvimento sustentável como obrigação do planejamento das autoridades portuárias, conforme regulamentado no artigo 39 da referida lei.⁴²

A Lei n. 48/2003 foi modificada em 2010, pela Lei n. 38, de 5 de agosto de 2010,⁴³ cujos princípios de modificação estão: no avanço em autonomia e transparência; normalização e o acesso a profissão e formação; no reforço à liberdade das empresas, na melhoria à eficiência da cadeia logística e no fomento à incrementação do tráfego do setor. Além disso, prioriza os interesses dos centros empresariais e dos trabalhadores do setor automobilístico e indústrias auxiliares e aclara os limites do serviço público, sendo que, a mudança da lei, teve o apoio unânime e explícito das associações nacionais dos fabricantes de veículos (ANFAC) e transporte (ANAVE).⁴⁴

O presidente da Autoridade Portuária é designado e escolhido pelo órgão competente da Comunidade Autônoma ou das cidades de Ceuta e Melilla entre as pessoas de reconhecida competência profissional e idoneidade comprovada, nos termos do artigo 41, da Lei n. 38/2010, ou seja, não é uma escolha política, mas cargo ocupado por aquele que tiver notória competência. Além disso, a

Democrático, com nova leitura do mundo e do homem parte da natureza que não é inesgotável, e, portanto a consciência da transnacionalidade de direitos fundamentais, não só os humanos, mas o ambiental como um direito humano de viver em um ambiente saudável e sustentável.

⁴²ESPANHA. **Lei dos Portos da Espanha n. 48, de 26 de novembro de 2003.** Artículo 39. Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria.

3. Deberán realizarse los correspondientes estudios de rentabilidad económico-financiera y, en su caso, La evaluación de impacto ambiental, en aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, siguiendo para ello los criterios establecidos en La legislación vigente y en las directrices que establezca Puertos del Estado.

Disponível em: <http://www.boe.es/boe/dias/2003/11/27/pdfs/A42126-42238.pdf> Acesso em: 13 jul. 2011.

⁴³ ESPANHA. **Lei n. 38, de 5 de agosto de 2010.** Disponível em: <http://www.boe.es/boe/dias/2010/08/07/pdfs/BOE-A-2010-12703.pdf> Acesso em 13 jul. 2011.

⁴⁴ PÉREZ, Juan José Ortiz. **Las Autoridades Portuárias tenfran más autonomía y responsabilidad em la gestión de los puertos.** Revista Puertos. Número 157. Ano XVIII. Espanha, Madrid: Editorial de Puertos del Estado, 2010. p.11-14.

competência do Presidente do Conselho Administrativo,⁴⁵ Miguel Campoy Suárez é prestigiada no meio portuário, com o acúmulo da função de Presidente da Fundação do Porto de Alicante (*Fundación Del Puerto Alicante*),⁴⁶ no ano de 2011, ao início deste artigo, porém atualmente o presidente de la Autoridad Portuaria de Alicante é Joaquin Ripoll, que, em 17 de abril, visitou a Câmara de Comércio de Gran Canária, com a missão comercial nas Ilhas Canárias para fortalecer as rotas entre as ilhas e Alicante. Algumas linhas de transporte criaram cerca de 4.000 empregos diretos e indiretos em 2011, e o tráfego entre dois portos ultrapassado 528.000 toneladas.⁴⁷

A competência da autoridade Portuária de Alicante está: a) na coordenação de operações dos diferentes modos de transporte no espaço porto; b) na gestão, administração e controle dos serviços portuários, marítimos e sinais de atividades que exigem autorização ou concessão; c) na coordenação de organismos e organizações para suas atividades na área portuária; d) na gestão do uso da área de serviço do porto e planejamento e programação de desenvolvimento; e) elaboração de planos de manejo especial da área de serviço; f) no projeto e construção das obras incluídas nos planos (aprovação de projetos de investimento em tecnologia incluídas nos planos); g) no desenvolvimento dos regulamentos da polícia portuária; h) no acompanhamento do cumprimento dos regulamentos de mercadorias perigosas, segurança e higiene assim como controle de fogo na zona portuária; i) na aprovação, implementação e cobrança de taxas por serviços prestados diretamente através do porto; j) na concessão de licenças e concessões de contratação de serviços no porto; k) no recolhimento de taxas de concessões e autorizações; l) no desenvolvimento de estudos e pesquisas, bem como treinamento de pessoal em matéria relacionados à atividade portuária e da proteção do ambiente.

O Conselho Administrativo do Porto de Alicante é formado pelo Presidente, Diretor e cinco departamentos, quais sejam: a) econômico-financeiro; b)

⁴⁵ESPANHA. Disponível em: <http://www.puertoalicante.com/autoridad-portuaria/saludo-del-presidente/?lang=en> Acesso em: 12 jul. 2011.

⁴⁶ ESPANHA. Disponível em: <http://www.fundacionpuertoalicante.com/> Acesso em 12 jul. 2011.

⁴⁷ ESPANHA. Fundación Puerto Alicante. Disponível em: <http://www.fundacionpuertoalicante.com/bitacora/> Acesso em 21 abr. 2012.

planejamento e exploração; c) infraestrutura; d) comercial e, e) secretaria geral. Estes departamentos têm sete divisões e quatro unidades.

Torna-se importante ressaltar que a modificação na Lei de portos da Espanha tornou mais clara a responsabilidade da Autoridade Portuária, permitindo mais autonomia, com a finalidade de ter condições de concorrer com o mercado mundial de transportes, inclusive criando melhores oportunidades do investirem no transporte de navegação turística.

2. POLÍTICAS PÚBLICAS AMBIENTAIS PORTUÁRIAS: NOVOS DEVERES, NOVOS DIREITOS

Segundo, César Luiz Pasold,⁴⁸ no caso do Direito Portuário brasileiro, há três elementos macroinstitucionais que devem ser percebidos e objetivamente caracterizados como contributos à configuração deste ramo do Direito.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários-ANTAQ é o primeiro elemento macroinstitucional, o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte-CONIT é o segundo elemento, ambos foram criados pela Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001. Por fim, o terceiro elemento macroinstitucional é a Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR)⁴⁹

Inicialmente, sobre políticas públicas no setor aquaviário é preciso alertar que nem todos os órgãos públicos no Brasil têm exercido, de fato, suas funções, como ensina Castro Junior, na introdução de sua mais recente obra:

o setor precisa ser ousado, avançar, pressionar os partidos políticos, academia e entidades reguladoras como ANTAQ e CONIT. Há um grande abismo entre o setor empreendedor e governo. É preciso estimular a função dialógica dos citados entes. Como pode o setor deixar um órgão tão relevante para o transporte e

⁴⁸ PASOLD, César Luiz. **A Configuração do Direito Portuário brasileiro: exercício de percepção jurídica e institucional.** In CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino; PASOLD, César Luiz. **Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento.** p. 57-72.

⁴⁹ A criação da Secretaria se deu por meio da Medida Provisória nº 369/2007, posteriormente regulamentada pela Lei n. 11.518, de 5 de setembro de 2007.

portos, como o CONIT, sem funcionar durante oitos anos?⁵⁰

O autor faz uma crítica construtiva em relação aos empresários brasileiros do setor aquaviário, que ainda não percebem as possibilidades de elaboração de políticas públicas via ANTAQ. Além disso, falta clareza de quais políticas públicas deveriam ser cumpridas pela ANTAQ, em face da omissão do CONIT.

No Brasil quando direitos dos agentes econômicos ou de usuários de serviços forem afetados serão precedidos de audiência pública, segundo o artigo 13 do Regimento Interno da ANTAQ.⁵¹

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 - PNMA 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.

A Política Nacional para os Recursos do Mar - PNRM, criada pela Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988,⁵² tem por finalidade promover a integração do mar territorial e plataforma continental ao espaço brasileiro e a exploração racional

⁵⁰ CASTRO JR, Osvaldo Agripino. **Em busca de uma Nova Ordem Marítima Mundial**. In CASTRO JR, Osvaldo Agripino. **Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2011, p. 41.

⁵¹ CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Elementos Determinantes da Regulação dos Transportes Aquaviários**. Cap. 6.12. In. **Direito Regulatório e Inovação nos Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil**. p. 317-367.

⁵² Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7661.htm Acesso em: 12 jul. 2011.

dos oceanos, para a implantação do desenvolvimento econômico e social do país e a segurança nacional.

Por sua vez, o Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro -GI-GERCO, no âmbito da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar - CIRM, tem como objetivo 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.

A Política Nacional de Recursos Hídricos - PNRH, inserida pela Lei nº 9.443, de 8 de janeiro de 1997, que instituiu o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, integra a gestão das bacias hidrográficas com a dos sistemas estuarinos e zonas costeiras. Ressalte-se que a mesma determina 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. No meio ambiental tem sido considerado com mais frequência um direito fundamental que se direciona a um direito transnacional.

Nesse quadro, segundo Joana Stelzer,⁵³ o comércio mundial é importante catalisador da transnacionalidade:

A transnacionalidade faz transparecer seu forte vínculo com a questão do comércio mundial, já que é atividade por excelência do sistema capitalista e dela decorrem outras atividades plenamente globalizadas. Comércio e globalização estão plenamente entrelaçados em relação de causa e consequência recíproca. CRUZ, 2011. p.22

Segundo Paulo Márcio Cruz e Zenildo Bodnar⁵⁴ o entendimento da transnacionalidade pode estar na junção do estudo do prefixo trans e o conceito e caracterização de Nação Jurídica:

⁵³ STELZER, Joana. **O Fenômeno da Transnacionalização da Dimensão Jurídica**. In CRUZ, Paulo Márcio; STELZER, Joana. **Direito e Transnacionalidade**, 2011. p. 22.

⁵⁴ CRUZ, Paulo Márcio; BODNAR, Zenildo. **A Transnacionalidade e a Emergência do Estado Direito Transnacionais**. In CRUZ, Paulo Márcio da; STELZER, Joana. **Direito e Transnacionalidade**. 2011, p. 61.

“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, 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.

Segundo André Lipp Pinto Basto Lupi,⁵⁵ atualmente é mais comum em revistas dedicadas a este tema, a corrente que entende o Direito Transnacional (“*Transnational Law*”), como um conjunto de normas paralelas à regulamentação estatal no estilo *lex mercatoria*.

Para Marcos Leite Garcia,⁵⁶ o fenômeno da transnacionalidade dá-se a partir das chamadas demandas transnacionais que, por sua vez, estão relacionadas com a questão da efetividade dos chamados direitos difusos e transfronteiriços.

No porto de Alicante é possível observar a importância da União Européia como exemplo de transnacionalidade, ao observar os programas comunitários, como o projeto: “*Del Proyecto Comenius*”, que é um projeto financiado pela Comunidade Européia, que procura estudar o entendimento e a cooperação entre escolas de países diferentes, neste caso, o programa: “*Los puertos fluviales y marítimos como vectores para el desarrollo europeo, desde La antigüedad hasta El S. XXI*”.

57

O Porto de Itajaí publicou em sua página eletrônica oficial, que foram embarcados⁵⁸ no complexo portuário de Itajaí, 43,5% dos frangos exportados

⁵⁵ LUPI, André Lipp Pinto Basto. **Jurisprudência Brasileira e Transnacionalidade: uma análise do Transjudicialismo**. In CRUZ, Paulo Márcio da; STELZER, Joana. **Direito e Transnacionalidade**. 2011, p. 132.

⁵⁶ GARCIA, Marcos Leite. **Direitos Fundamentais e Transnacionalidade: um estudo preliminar**. In. CRUZ, Paulo Márcio; STELZER, Joana. **Direito e Transnacionalidade**, 2011. p.174.

⁵⁷ ABALROA. **Revista de La Fundación de Alicante**- Noviembre de 2010. *El mismo esta coordinado Por El Colegio Louis Arbogast de Mutzig (Francia) y participan como asociados un instituto de Ercolano (Italia), otro de Monastiraki (Grecia) y el IES Luis Garcia Berlanga*, p. 24.

⁵⁸ Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/noticia/443> Acesso em: 12 jul. 2011.

pelo Brasil em abril de 2011. A receita proveniente da exportação de frangos brasileiros cresceu 27,4% em abril, em comparação com igual período do ano passado.⁵⁹

Note-se que crescimento e desenvolvimento portuário têm significativa importância social, tanto pelo emprego gerado, como pelos lucros empresariais e tributos pagos, assim como, os portos necessitam de mão-de-obra especializada.

Portanto, o mundo acadêmico hoje tem a fundamental importância nas pesquisas e relatórios para possibilitar que estes direitos transnacionais sejam cada vez mais reconhecidos, para serem respeitados e, inclusive, servirem de base para criação de novas legislações em setores que não ofendam à soberania dos Estados, mas, que demonstrem a necessidade destes, de se unirem para fazer parte deste mundo globalizado.

De acordo com o professor Gabriel Real Ferrer, em aula de *Derecho Ambiental y sostenibilidad*, ministrada em 30 de maio de 2011, na *Universidad de Alicante*, em Alicante/Espanha, estamos buscando os meios e a maneira de um Modelo Social para perpetuar-se no futuro, e para tanto, não cabe somente sustentabilidade local, mas global. Compreenda-se que a sociedade deve ser articulada para contribuir e participar dos problemas globais em atuações simples, para um meio ambiente saudável.

2.1 GESTÃO AMBIENTAL NO PORTO DE ITAJAÍ

O Porto de Itajaí atende ao cumprimento legal das regras jurídicas no Brasil e produz, quando a lei exige, regulamentação para atender aos órgãos ambientais.

O monitoramento ambiental da área de abrangência do porto de Itajaí é desenvolvido através do documento: "Planos Básicos Ambientais (PBA's)" e

⁵⁹ Segundo estatísticas da União Brasileira de Avicultura (Ubabef), a receita com as exportações de frango em abril foi de US\$ 689,59 milhões, gerada a partir do embarque de 325,2 mil toneladas, volume 4,9% superior ao registrado em abril de 2010. Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/noticia/443> Acesso em: 12 jul. 2011.

realizado pelo Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar da Universidade do Vale do Itajaí – CTTMar/UNIVALI, desde 2005.⁶⁰

No Porto de Itajaí o monitoramento ambiental é realizado nos seguintes setores: a) qualidade do ar; b). ruído; c) qualidade da água do rio Itajaí-Açu e comunidades fitoplanctônicas; d) qualidade do sedimento; e) monitoramento da dragagem/parâmetros hidrosedimentológicos; f) programa de controle da água de lastro; g) base de emergência e h) plano de gerenciamento de resíduos sólidos (PGRS).

A Lei n. 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.

O Decreto nº 4.136, de 20 de fevereiro de 2002, dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei n. 9.966, de 28 de abril de 2000.

Os trabalhadores no Porto de Itajaí devem ter condições de trabalho que não os coloque em riscos ambientais. A NR (Norma Regulatória) 29 de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário tem como objetivo regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros-socorros a acidentados e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários.

A Comissão Interna de Prevenção de Acidentes -CIPA⁶¹ no Porto de Itajaí é composta por representantes do empregador e dos empregados, e tem como

⁶⁰ O programa é composto de nove sub-projetos concebidos de forma a atender às condicionantes ambientais específicas das Licenças Ambientais de Operação (LAO) nº 062/05 e, mais recentemente LAO 254/07, emitidas pela Fundação do Meio Ambiente do Estado de Santa Catarina (FATMA). A proposta é composta de seis subprojetos que são detalhados nos PBA's específicos protocolados junto ao órgão fiscalização ambiental. Disponível em: <http://200.169.51.135/site/> Acesso em: 10 jul. 2011.

Normas Reguladoras: NR-5 - Comissão Interna de Prevenção de Acidentes - CIPA; NR-6 - Equipamento de Proteção Individual - EPI; NR-9 - Programa de Prevenção de Riscos Ambientais; NR-29 - Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário.
Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/cipa/legislacao.html> Acesso em: 10 jul. 2011.

finalidade a preservação da saúde e da integridade física dos trabalhadores e de todos aqueles que interagem com a instituição.

A CIPA tem a responsabilidade de observar e relatar condições de risco nos ambientes de trabalho e solicitar medidas para reduzir até eliminar os riscos existentes ou neutralizar tais riscos; discutir os acidentes ocorridos, sendo que o resultado da discussão será encaminhando aos SESMT - Serviços Especializados em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho e ao empregador.

A Resolução nº 22, de 08 de setembro de 2005, do Porto de Itajaí, estabelece as normas para a operação e armazenagem de cargas perigosas na Área de Segregação do Porto de Itajaí.

Nesse quadro, a Resolução n. 20 de 1º de setembro de 2005, estabelece normas para acompanhamento de limpeza, tratamento e pintura nos conveses e costados dos navios atracados no Porto de Itajaí em busca das metas de implantação da ISSO 14000 e as recomendações da Auditoria Ambiental.

Mencione-se, ainda, que a Resolução nº 11, de 14 de agosto de 2006, regulamenta a retirada de resíduos sólidos provenientes das embarcações no Porto de Itajaí, destinadas ao Armador ou seu Preposto (Agente Marítimo), responsável pela embarcação para que entregue ofício à Gerência de Meio Ambiente da Superintendência do Porto de Itajaí.

Existe, ainda, um importante programa de prevenção da Secretaria Municipal de Saúde, em parceria com a Superintendência do Porto de Itajaí e a TECONVI, de saúde ambiental, que é o Programa de Prevenção das DST/HIV/AIDS, um trabalho de conscientização para a prevenção junto aos portuários e à comunidade.⁶²

⁶² O trabalhador portuário tem à sua disposição diversos exames, como: sangue, urina, glicemia, triglicerídeos, HIV, Hepatite. No ambulatório além do CIA o trabalhador portuário tem condições de verificar sua Pressão Arterial, sendo que no local é promovida a distribuição de materiais de primeiros socorros e medicamentos [analgésicos, antigripais, antitérmicos e antiinflamatórios]. Outro benefício que o trabalhador portuário recebe é quanto à distribuição de preservativos masculinos e femininos [material educativo e informativo sobre DST/AIDS]. No ambulatório são disponíveis ainda ao longo do ano, vacinas contra Febre Amarela, Influenza, Sarampo, Rubéola, entre outras campanhas inseridas no cronograma nacional de saúde. O setor é de responsabilidade da Gerência do Meio Ambiente do porto e atende exclusivamente as pessoas que trabalham

Em termos de navegação encontra-se o Programa de Educação Ambiental (Navegando Consciente) com a finalidade de informar e sensibilizar os funcionários, colaboradores, usuários do porto e comunidade de Itajaí, quanto à importância de sua participação na conservação e preservação do meio ambiente.⁶³

Segundo o Conselho Nacional do Meio Ambiente-CONAMA⁶⁴ e Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza- SNUC, o porto deve implantar práticas públicas ambientais, em cumprimento, a Superintendência do Porto de Itajaí e o TECONVI destinaram R\$ 1,2 milhão para a implantação de um Parque Natural, uma unidade de conservação.⁶⁵

A sociedade tem responsabilidade no que tange à consciência ambiental no Projeto de Comunicação Social, que, visa apresentar um programa executivo como parte integrante do Projeto Básico Ambiental do Porto de Itajaí ao estabelecer um canal contínuo de comunicação entre o Porto e a sociedade, com a finalidade de apresentar os trabalhos ambientais realizados pela Superintendência do Porto de Itajaí.

O Porto de Itajaí em abril de 2007 iniciou uma Estação de Tratamento de Esgoto – ETE, em que, todo o esgoto gerado passa por um processo de tratamento aeróbio para depois o efluente ser lançado no corpo hídrico receptor.⁶⁶

No que tange ao óleo vegetal usado, a Superintendência do Porto de Itajaí criou um Programa de Coleta, em parceria com o TECONVI, arrecadam o óleo de cozinha usado de todos os seus colaboradores, trabalhadores portuários e

nos seguintes locais: Guarda Portuária, Centro de Atendimento e Informação ao Cidadão, prédio da Superintendência, Centro Integrado de Atendimento [CIA], Rota 88, Teconvi, Despachantes Aduaneiros, fiscais da Receita Federal, Ministério da Agricultura, Ogmo e outros setores do complexo portuário de Itajaí. Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/cipa/legislacao.html> e <http://www.portoitajai.com.br/novo/noticia/98> Acesso em: 3 jul. 2011.

⁶³ São realizadas palestras nas escolas da rede públicas e particulares, universidades, participação em Ações Comunitárias e no Projeto Escola Aberta. E ainda envolver a comunidade de Itajaí na luta da preservação do meio ambiente, levando informação, conhecimento, e incentivo à participação de cada cidadão em ações que visam colaborar para um Desenvolvimento Sócio Sustentável.

Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/c/gestao-ambiental> Acesso em 28 jun. 2011.

⁶⁴ Disponível em: <http://www.mma.gov.br/conama/> Acesso em 5 jul. 2011.

⁶⁵ Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/c/gestao-ambiental> Acesso em: 28 jun. 2011.

⁶⁶ Para avaliar a eficiência da ETE é realizado o monitorado semanalmente de variáveis na entrada do efluente bruto e na saída do efluente tratado, como temperatura, oxigênio dissolvido, coliformes, DBO, DQO, nitrogênio total, surfactantes, material particulado em suspensão e cloração.

Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/c/gestao-ambiental> Acesso em 5 jul. 2010.

comunidades de Itajaí e, posteriormente, envia-o para a Empresa Ambiental Transporte de Resíduos para dar uma destinação ambientalmente correta, utilizando esse óleo usado para fabricar sabão.

2.2 GESTÃO AMBIENTAL NO PORTO DE ALICANTE

A Gestão ambiental se tornou uma prioridade estratégica para a Autoridade Portuária em Alicante conforme divulgação de seu trabalho na página eletrônica do Porto de Alicante. A seção ambiente tem como objetivo mostrar as ações realizadas pela Unidade de Meio Ambiente.

Os principais objetivos dessas ações são; a) a qualidade do ar na zona portuária; b) o racionamento do consumo de recursos utilizados na atividade portuária; c) a manutenção das águas em torno do porto em boas condições; d) a gerencia correta dos resíduos produzidos no porto e incentivo à reciclagem e e) a criação de propostas de ações corretivas e medidas para diminuir os possíveis impactos ambientais.

Em outubro de 2005, a Autoridade Portuária de Alicante-APA e Instituto de Estudos e Cooperação do Porto de Valência-FEPORTS, assinaram um acordo para a realização conjunta do projeto: "Desenvolvimento de um Plano Ambiental para o Porto de Alicante".⁶⁷

Em 19 de maio do ano de 2006, a APA publicou a sua primeira política ambiental, aprovada pelo Conselho de Administração, sendo esta a base para o gerenciamento de ações ambientais com fundamento na complementaridade de desenvolvimento econômico e comercial em relação ao meio ambiente, com a finalidade de melhoria contínua.

⁶⁷ Este acordo tinha a intenção de realizar as seguintes tarefas: a) Elaboração da Política Ambiental da Autoridade Portuária de Alicante; b) Implementação do Relatório de Avaliação Ambiental do Porto de Alicante com a descrição das atividades portuárias, aspectos ambientais identificados, a adaptação à legislação ambiental e as conclusões em desenvolvimento e recomendações de melhoria são estruturados em torno de um Plano Ambiental até 2010; c) Edição de um Manual de Boas Práticas para as atividades no porto; d) Elaboração do Relatório Ambiental do Porto de Alicante. Em julho de 2008, assinado extensão terceiro ano deste acordo. Durante o mesmo destina-se a continuar a implementação do Plano Ambiental para o conjunto do porto.

Disponível em: <http://www.puertoalicante.com/wp-content/uploads/2009/11/MemMAB08.pdf> Acesso em 5 jun. 2011. p 32.

A implementação de um desenvolvimento ambiental forte é demonstrada com orgulho pelos gestores portuários, que já empreendiam práticas ambientais há alguns anos. No ano de 2008, foi assinada a Extensão 3, por meio de contrato com a FEPORTS (Porto Instituto Estudos e Cooperação) para implementar o Plano Ambiental para o Porto de Alicante, com o importante propósito de obtenção do Certificado do Sistema de Gestão Ambiental (*Port Environmental Review System- PERS*), a APA realizou a primeira revisão e atualização de sua política ambiental. Esta revisão foi aprovada pelo Conselho de Administração da Autoridade Portuária, em 28 de julho de 2008.

Em Alicante há a preocupação com a qualidade do ar e, segundo a publicação dos resultados no ano de 2008, a fiscalização por parte da Autoridade Portuária começou a operar em um metro de PM10 (parâmetro utilizado na legislação sobre a poluição atmosférica).

Deve-se destacar as obras de controle ambiental, com o início do Plano de Monitoramento Ambiental, subsequente ao fim de uma extensão ao sul, em conformidade com a Declaração de Avaliação de Impacto Ambiental, com duração de 3 anos de monitoramento, bem como os estudos da qualidade da água analíticos de monitoramento na área de influência, o acompanhamento da evolução da LIC, o estudo de ruído no ambiente do projeto, o estudo da evolução dos recursos haliêuticos e a inspeção da incidência.

No Porto de Alicante existem estudos de gastos de recursos naturais, ou seja, há gestão do gasto da água, em que ocorreu diminuição do consumo, e gestão do papel, mencionando-se que até 2008 não houve diminuição ou aumento,⁶⁸ com a gestão de resíduos sólidos.⁶⁹ Há, ainda, a gestão dos resíduos pela Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, assim como, resíduos

⁶⁸ Consumo de papel continua o mesmo dos anos anteriores (500 mil páginas). Desde 2007, a EPA fez um compromisso de adquirir pelo menos 10% de papel reciclado. papel). Disponível em: <http://www.puertoalicante.com/wp-content/uploads/2009/11/MemMAB08.pdf> Acesso em 5 jun. 2011. p 35.

⁶⁹ A Autoridade Portuária oferece aos usuários um serviço de recolhimento de resíduos sólidos para a população de Alicante. Disponível em: <http://www.puertoalicante.com/wp-content/uploads/2009/11/MemMAB08.pdf> Acesso em 5 jun. 2011. p 36.

retirados da lâmina das águas,⁷⁰ a gestão da qualidade do ar e o controle de ruídos nas obras.⁷¹

Existe área no porto aberta ao público que é cuidada de forma a estabelecer limpeza e retirada de objetos pesados em áreas de passeio, tais como carrinhos de compras, bicicletas, móveis, carrinhos de bebê, motocicletas etc.

O Plano de Contingência Interno para a Poluição Marinha Acidental-PICCOMA é o instrumento pelo qual a APA define a estratégia de ação em caso de emergência, o que significa contingência de poluição marinha acidental para qualquer evento.

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, também chamada MARPOL é o instrumento jurídico internacional responsável pela prevenção da poluição marinha causada por navios, no curso normal de suas atividades econômicas ou acidentes marítimos.

A APA tem uma recepção própria de Resíduos Gerados através do Plano de Manejo por navios e de resíduos da carga, em conformidade com as disposições do Decreto Real n. 1381/2002, de 20 de dezembro, que trata da porta de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga.

Em conformidade com o artigo 87, item 5, "c" e "d", da Lei n. 48/2003, de 26 de Novembro⁷², sobre a situação econômica de serviços dos portos de interesse geral, a fim de reduzir descargas no mar de resíduos gerados em navios e aumentar a proteção do meio marinho, a APA penaliza no sistema tarifário os navios que não entregarem os resíduos no porto, e também tem um sistema de bônus e isenções aos navios utilizando as instalações de recepção de resíduos.

⁷⁰ Para limpar a superfície da água, o EPA mantém os serviços de uma empresa que é responsável pela coleta de detritos flutuantes através de um navio projetado para esta finalidade. Disponível em: <http://www.puertoalicante.com/wp-content/uploads/2009/11/MemMAB08.pdf> Acesso em 5 jun. 2011. p 40

⁷¹ A Declaração de Impacto Ambiental para o Sul de Expansão do Porto de Alicante, inclui tanto o período de construção como exploração das instalações, definindo assim um plano de monitoramento a longo prazo. Disponível em: <http://www.puertoalicante.com/wp-content/uploads/2009/11/MemMAB08.pdf> Acesso em 5 jun. 2011. p 43

⁷² Artículo 87. Régimen de Prestación de servicios comerciales y otras actividades.

5. Los títulos habilitantes para La prestación de servicios comerciales deberán incluir, ao menos, los siguientes contenidos: c) garantías que deban constituirse, incluidas las necesarias para cubrir posibles riesgos medioambientales. d) Condiciones y medios para garantizar la seguridad y calidad ambiental del servicio o actividad, así como su compatibilidad con el funcionamiento operativo del puerto.

Em cumprimento às exigências da Declaração de Impacto Ambiental sobre o projeto Expansão do Porto de Alicante, foram realizados estudos da intensidade de luz, assim como, de afetação dos pequenos pesqueiros na região do porto e foi constatado que apenas a zona rasa foi adversamente afetada pelas obras do porto.⁷³

3 TEMAS ABORDADOS PELO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE ITAJAÍ E CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA DO PORTO DE ALICANTE EM 2011

Os portos em busca de uma logística mais eficiente debatem e vivenciam assuntos semelhantes, porém com funcionalidades e legislações diversas.

3.1 PRINCIPAIS TEMAS EM PAUTA NO ANO DE 2011 NAS REUNIÕES DO CAP DO PORTO DE ITAJAÍ

No ano de 2011 segundo a Ata n. 194, a pauta foi relacionada às obras no porto, confirmadas pela Superintendência do Porto em 2010. Esse tema foi bastante debatido e tratou do início do processo para a licitação dos berços 2 e 3 do porto; do andamento das obras da via expressa portuária e do projeto da bacia de evolução com sua respectiva dragagem; bem como do pavimento da área pública retro-área dos berços 3 e 4;⁷⁴ e do realinhamento da taxa de "ISPS" Code⁷⁵ dentro da tarifa APM Terminals.⁷⁶

⁷³ Na zona rasa, duas zonas podem ser estabelecidas, onde as obras têm efeitos diferentes:
- Zona de Construção: A área antes do trabalho foi usada por pescadores para retirada de suas artes e é agora ocupado pelo novo cais e doca de pesca. A área ocupada é 262,55 ha e perímetro é de aproximadamente 9 km nesta zona de pesca, tenha sido indeferido.

- Área de Influência: A área entre a praia de San Gabriel e do novo cais.
Nesta área não houve nenhum impacto, já que ambos antes e depois das obras podem penetrar na engrenagem. A área ocupada por esta área de influência é 532,20 hectares e sua zona de perímetro é de cerca de 14 km.

Disponível em: <http://www.puertoalicante.com/wp-content/uploads/2009/11/MemMAB08.pdf> Acesso em 5 jun. 2011. p 48.

⁷⁴ Decisão do CAP. Aprovada por maioria a situação de emergência. O CAP, recomenda em função da gravidade do problema, a contratação de obras, com dispensa de licitação.

⁷⁵ PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. **A importância do ISPS Code para a atividade portuária e sua influência nas regras de alfandegamento de Instalações Portuárias.** In. CASTRO Jr, Osvaldo Agripino de; PASOLD, César Luiz. **Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento**, 2010. p.76.

A Ata n. 195 teve como tema inicial homenagear o Sr. Osny Pereira, fundador da Agência Marítima Osny; e tratou das condições de trabalho do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA, da margem direita do porto. Além disso, apresentou o Relatório da reunião com a ANVISA em Brasília reclamando da falta de servidores nesta área, mas o importante a ressaltar desta Ata é a criação do Centro de Atendimento ao Viajante no Centro Integrado de Atendimento, tido como pioneiro no Brasil.

Nos assuntos gerais da Ata n. 195 foram relatados problemas de batimetria na praticagem bem como possíveis greves de trabalhadores e mudanças quanto à escala eletrônica.

Na Ata n. 196, cuja reunião se deu no dia 15 de abril de 2011, inicialmente foi feita a leitura e aprovação da ata da reunião realizada em 25 março de 2011, posteriormente, foram lidas as correspondências, notícias, comunicações, indicações e propostas recebidas pelo Presidente do CAP, da Superintendência do Porto de Itajaí ou de algum Conselheiro tidas como relevantes e necessárias ao conhecimento de Plenário. Depois ficou decidido para o orçamento de 2012 a previsão de contratação de auditoria/consultoria para realização de planejamento.

A armazenagem de importação e exportação no porto foi tratada, tanto no porto público, como no TECONVI. Por sua vez, a importante revisão tarifária foi homologada na citada reunião do CAP. Observa-se, contudo, que não há nenhuma proposta de incentivo tarifário quanto às práticas ambientais no Porto de Itajaí, apenas aumento.

Na Ata extraordinária n. 197, realizada em 25 de abril de 2011, foi homologado o reajuste tarifário e na Ata n. 198 foram realizadas homenagens a Osny Pereira e

Taxa de ISPS CODE: refere-se à taxa praticada por todos os terminais portuários mundiais. "O Desenvolvimento do ISP Code teve início basicamente após os ataques de 11 de setembro de 2001, durante a 22ª Assembléia da International-IMO, na qual se adotou a Resolução A.924, em que foi efetivada uma revisão das medidas e procedimentos para prevenir atos de terrorismo passíveis de ameaça a segurança dos navios e estruturas portuárias".

⁷⁶ Os serviços executados pela APM Terminais Itajaí englobam atividades de recepção de contêineres de importação e exportação, armazenagem e operação portuária de embarque e desembarque de cargas, reparos, monitoramento de contêineres refrigerados (*), carga e descarga de contêineres. Disponível em: <http://www.apmterminals.com.br/servico> Acesso em: 16 jul. 2011.

José Paulo dos Santos, importantes nomes na atividade portuária em Itajaí e região, bem como ocorreu a posse de novos membros do CAP, a aprovação das atas das reuniões de 15 e 25 de abril de 2011, o Relatório do Grupo de Trabalho da tarifa portuária.

Na Ata n. 198, uma interessante proposta foi colocada em pauta: a autonomia do CAP em relação à Autoridade Portuária, devido aos conflitos gerados pela Lei 8.630/93 e, mais uma vez, abordaram comentários relativos às obras no porto, conflitos estes que serão tema de outro artigo.

Em relação aos assuntos discutidos durante o ano de 2011, nas reuniões do CAP, observa-se a pouca divulgação ou debate de suas práticas ambientais, especialmente porque há grandes projetos em execução relacionados ao meio ambiente portuário. Todavia, não há um incentivo fiscal para empresas realizarem práticas ambientais além das estritamente obrigatórias.

3.2 PRINCIPAIS TEMAS DIVULGADOS NO ANO DE 2011 DO PORTO DE ALICANTE

A aprovação de bônus para 2011 (redução tarifária), conforme Acordo de Administração da Autoridade Portuária de Alicante foi realizado conforme previsão do artigo 19.3 da alteração feita pela Lei n. 33/ 2010.

O Porto de Alicante promove o II Encontro de Transportadores do Interior de Alicante. Por sua vez, a Autoridade Portuária de Alicante organiza este evento a fim de compreender e quantificar em pormenores dos benefícios geoestratégicos das empresas de logística coordenadas no interior do mesmo.⁷⁷

A Autoridade Portuária de Alicante vai sediar a terceira reunião do Comitê de Direção do projeto europeu-PORTA, cujo principal objetivo é definir o papel dos portos no âmbito da estratégia de desenvolvimento de seu ambiente urbano.

⁷⁷ Disponível em: <http://www.puertoalicante.com/el-puerto/agenda/> Acesso em: 10 jul. 2011.

A APA divulgou um aumento de 92,26% em relação a 2010, quando no final de junho, o número total de viajantes ascendeu a 24.688. A consolidação da temporada de primavera no Porto de Alicante, graças ao compromisso claro de duas maiores empresas do mundo da navegação: a *Royal Caribbean Cruises* e a MSC.

No Porto de Alicante há incentivo cultural e consulta pública para realização de projetos, como a Publicação do Edital da Autoridade Portuária de Alicante à informação pública, através da apresentação do pedido de Programas Temáticos da Sociedade de Valência, para ocupar o antigo cais da Estação Marítima 10, que visa a ser a sede permanente da *Volvo Ocean Race*⁷⁸ e construir o museu interativo do evento. Em 21 de abril de 2012 ocorreu a competição, a competição *in-port* da edição 2011-2012 da *Volvo Ocean Race* em Itajaí/SC.

O Porto de Alicante fechou o primeiro semestre de 2011 com um total de 75.638 contêineres movimentados, o que representa um aumento de 60.630 toneladas (10,69%), a partir de 2010 cumulativos. Assim, de janeiro a junho de 2011, o cais em Alicante movimentou um total de 1.129.458 toneladas, o que traduz um avanço geral de 1,49% no acumulado de 2010, sendo que, esta alta continuou pelo terceiro mês consecutivo. O Porto de Alicante fechou 2011 com um ligeiro aumento no tráfego de mercadorias 2,3 milhões de toneladas. Em relação ao tráfego de cruzeiros, Ripoll disse que em 2011 foi um ano espetacular para o porto de Alicante, com um aumento de 46'41 por cento em comparação ao ano de 2010, com aumento de 15'62 por cento aumento em relação a 2009.

Dado o impasse na construção e exportação na situação atual, a EPA tem prosseguido uma estratégia de alinhamento com as necessidades de internacionalização das empresas no interior, através de acordos específicos como o incentivo por bônus porta. A EPA também incentivou a criação de linhas de alimentação com as rotas transoceânicas de transporte e o transporte marítimo de curta distância na África do Norte, além de buscar a expansão da área portuária de influência através da melhoria da infraestrutura ferroviária.

⁷⁸ A **Volvo Ocean Race** é uma importante competição de regata em torno do mundo, com escalas, e que se realiza de quatro em quatro anos. Disponível em: <http://volvooceanrace.com/> Acesso em: 10 jul. 2011.

Em Alicante observa-se a importância da valorização dos modais aquaviário e ferroviário, porque ambos se completam para prestação de um bom serviço.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Autoridade Portuária de Itajaí é uma autarquia Municipal da Prefeitura de Itajaí, administrada pela Superintendência do Porto de Itajaí, regulada pela ANTAQ.

Na Espanha, a Autoridade Portuária é uma entidade pública com personalidade jurídica, responsável pela gestão do Porto, e no âmbito do Ministério do Desenvolvimento e Gestão, coordenada e controlada pela Entidade Pública do Estado.

As competências do CAP e da Superintendência necessitam de maior debate para eficácia Lei n. 8.630/93, conforme preocupação em pauta na Ata 198 resultante da 181ª reunião do Conselho no Porto de Itajaí.

No Brasil a Autoridade Portuária pode seguir os moldes de Itajaí, que é municipalizado e administrado por uma Superintendência e um Conselho de Autoridade Portuária, ou como o Porto de Rio Grande administrado por uma Superintendência estadual.

Na Espanha a Autoridade Portuária aplica bonificações sobre as taxas quando forem realizadas obras com práticas ambientais, nos termos da Lei n. 48/2003, sobre o regime econômico e a prestação de serviços nos portos de interesse geral, conforme artigo 19, item 1, da citada lei.

O tema, padrão internacional de eficiência portuária é o que se costuma ouvir em congressos, palestras e reuniões da área portuária, mas a autonomia é fundamental para o desenvolvimento necessário do setor nesta economia mundial.

No Brasil a lei ambiental exige o estudo de impacto ambiental para concessão de obras no porto, enquanto que, na Espanha, é feita uma Declaração de Impacto Ambiental. A diferença é que no Brasil há uma luta para obtenção destas licenças, em face dos conflitos de competências decorrentes da interpretação da legislação que regula o tema e na Espanha há um orgulho de receber a Declaração pelas medidas ambientais praticadas.

A otimização dos portos é vista, tanto no porto de Alicante, quanto no porto de Itajaí, através de políticas próprias, mas se observa em ambos a busca do melhor, tanto para as cidades em que se encontram os portos, como para a sociedade que nelas habitam.

Ressalta-se a importância da Universidade na cidade de Itajaí, pois atua no monitoramento ambiental da área de abrangência do porto de Itajaí, por meio do Centro de Ciências Tecnológicas da Terra e do Mar da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI/CTTMar, desde 2005.

A implantação administrativa ambiental no Porto de Itajaí inclui a sociedade e o mundo acadêmico para a concretização de seus projetos, assim como no Porto de Alicante, sendo que, neste, a comunidade une-se pela luta contra a recessão econômica européia e a preservação histórica.

Conclui-se que é importante a descentralização de portos, tal como o Porto de Itajaí, todavia, no que concernem às práticas através de incentivos tributários para as políticas ambientais, ainda se observa um descompasso em relação ao Porto de Alicante.

Observa-se, por fim, uma grande reclamação em relação aos diversos órgãos ambientais que emperram o desenvolvimento portuário no Brasil, especialmente em face das inúmeras regras ambientais e dúvidas, naquilo que pode ou não pode ser feito na área portuária, o que demanda diálogo entre Portos e Órgãos Públicos.

O capitalismo exige responsabilidades de todos envolvidos neste universo de comércio e economia, todavia, para que os portos obtenham concorrência justa

são necessárias medidas administrativas que incentivem os meios e não apenas os punam monetariamente.

O Brasil tem problemas de competitividade em relação a outros países e necessita de: maior autonomia nos portos; diminuição das tarifas portuária; incentivos fiscais e atuação da ANTAQ, na produção de novas regras, para o desenvolvimento econômico, pois os portos tem importante função social na geração de empregos, pagamento de tributos e apoio à diversos projetos na educação, na saúde e no meio ambiente.

A LC/140-2011 é um avanço para o desenvolvimento e investimento brasileiro, pois, trás em seu bojo a instauração de processo administrativo no caso de apuração de infrações cometidas, em desacordo com o cumprimento da legislação ambiental, que tenha sido realizado pelo empreendimento ou atividade licenciada, porém, pode-se idealizar que a segurança jurídica dos empreendedores é maior, pois anteriormente, sequer sabiam a quem e o que obedecer.

A regulamentação e as competências administrativas no tratamento de proteção ambiental aclararam-se de forma às interpretações serem mais uniformes, evitando interpretações equivocadas, principalmente no âmbito do licenciamento e das responsabilidades ambientais. Destaca-se a importância do ente federativo poder delegar, mediante convênio, a execução de ações administrativas a ele atribuídas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABALROA. **Revista de La Fundación de Alicante**- Novembro de 2010. Alicante: 2010, p. 24.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao.htm

Acesso em: de jul. 2011 a abr. 2012.

BRASIL. **Decreto n.º 1.530, de 22 de junho de 1995**. Art. 1º Fica declarado que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, entrou em vigor internacional e para o Brasil em 16 de novembro de 1994, de conformidade com o seu art. 308, parágrafo 1.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1530.htm
Acesso em 20 abril. 2012. BRASIL. **Dec. n. 4.391, de 26 de setembro de 2002**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4391.htm Acesso em 20 abril. 2012. BRASIL.

BRASIL. **Lei Complementar 140, de 8 de dezembro de 2011**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp140.htm Acesso em 20 mar. 2012.

Lei n. 5.917, de 10 de setembro de 1973. Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/l5917.htm Acesso em: 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei n. 8.029 de 12 de abril de 1990**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8029cons.htm Acesso em: 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm Acesso em: 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666cons.htm Acesso em 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987cons.htm Acesso em 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei n. 9.074, de 7 de julho de 1995**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9074cons.htm Acesso em 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei n. 9.277, de 10 de maio de 1996**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9277.htm Acesso em 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm Acesso em 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei 10.683, de 28 de maio de 2003**, dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.683.htm Acesso em 20 abril. 2012.

ROCHA, Nara Rejane Moraes da; BUTZKE, Niladir. Análise das políticas ambientais nos portos de Alicante e Itajaí. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.7, n.1, 1º quadrimestre de 2012. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

BRASIL. **Lei n. 10.893, de 13 de julho de 2004.** Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l10.893.htm
Acesso em: 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei n. 11.079 de 30 de dezembro de 2004.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm
Acesso em 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei n. 11.518 de 5 de setembro de 2007.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/L11518.htm
Acesso em 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei n. 11.457, de 16 de março de 2007.** Dispõe sobre a Administração Tributária Federal; altera as Leis n. 10.593, de 6 de dezembro de 2002, 10.683, de 28 de maio de 2003; 8.212, de 24 de julho de 1991; 10.910, de 15 de julho de 2004; o Decreto-Lei n. 5.452, de 1º de maio de 1943; e, o Decreto n. 70.235, de 6 de março de 1972; revoga dispositivo das leis números: 8.212, de 24 de julho de 1991; 10.593, de 6 de dezembro de 2002; 10.910, de 15 de julho de 2004; 11.098, de 13 de janeiro de 2005, e 9.137, de 5 de dezembro de 1996.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11457.htm Acesso em: 20 abril. 2012.

BRASIL. **Lei 11.518, de 5 de setembro de 2007.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/L11518.htm
Acesso em: 20 abr. 2012.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino. **Direito Regulatório e Inovação nos Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil.** Florianópolis: Conceito Editorial, 2009. Capítulo 6, p. 317-361.

_____. **Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento.** Belo Horizonte: Fórum, 2011. Introdução p. 25- 47.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino; PASOLD, César Luiz. (orgs.) **Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento.** Belo Horizonte: Fórum, 2011. Parte I, p. 37-71.

COLLYER, Wesley O. **Lei dos Portos: O Conselho de Autoridade Portuária e a Busca da Eficiência.** São Paulo: Lex Editora, 2008. Capítulo 3, p. 55-66.

CRUZ, Paulo Márcio; STELZER, Joana. **Direito e Transnacionalidade.** 1ª ed, 2ª

reimp. Curitiba Juruá, 2011. Capítulo 5, p. 123-137. ESPANHA. **Lei n. 27, de 24 de novembro de 1992: de Portos do Estado e da Marinha Mercante.** Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l27-1992.html
Acesso em: 15 mar. 2012.

ROCHA, Nara Rejane Moraes da; BUTZKE, Niladir. Análise das políticas ambientais nos portos de Alicante e Itajaí. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.7, n.1, 1º quadrimestre de 2012. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

ESPAÑA. **Lei n. 48, de 26 de novembro 2003.** Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Anterior/r5-l48-2003.t2.html Acesso em: 15 mar. 2012.

ESPAÑA. **Lei n. 62, de 30 de dezembro de 2003.** Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l62-2003.html Acesso em: 15 mar. 2012.

ESPAÑA. **Lei n. 33, de 5 de agosto de 2010.** Disponível em: http://noticias.juridicas.com/base_datos/Derogadas/r0-l33-2010.html Acesso em: 15 mar. 2012.

LUPI, André Lipp Pinto Basto. **Jurisprudência Brasileira e Transnacionalidade: uma análise do Transjudicialismo.** In CRUZ, Paulo Márcio da; STELZER, Joana. **Direito e Transnacionalidade.** Curitiba: Juruá, 2011, p. 123-137

MARTINS, Eliane Maria Otaviano. **Curso de Direito Marítimo.** Barueri, São Paulo: Manole, 2008. Capítulo IV, p. 138-160

PASOLD, Cesar Luiz. **Metodologia da Pesquisa Jurídica: teoria e prática.** 12. ed. rev. Florianópolis: Conceito Editorial, 2011.

PÉREZ, Juan José Ortiz. **Las Autoridades Portuárias tenfran más autonomia y responsabilidad em la gestion de los puertos.** Revista Puertos. Número 157. Ano XVIII. Espanha, Madrid: Editorial de Puertos del Estado, 2010, p.11-14.

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.

PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. **A importância do ISPS Code para a atividade portuária e sua influência nas regras de alfandegamento de Instalações Portuárias.** In. CASTRO Jr, Osvaldo Agripino de; PASOLD, César Luiz. **Direito Portuário, Regulação e Desenvolvimento.** p.73-98.

PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS-**ANTAQ.** Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Lei10233.pdf> Acesso em 13 jul. 2011.

PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA **PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA-** LEGISLAÇÃO.

Disponível em: <http://www4.planalto.gov.br/legislacao> Acesso em maio, junho e julho de 2011.

PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA DA **UNIVERSIDADE DE ALICANTE.** Disponível em: <http://www.ua.es/> Acesso em maio, junho e julho de 2011.

PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA DA UNIVERSIDADE VALE DO ITAJAÍ **UNIVALI.** Disponível em: <http://www.univali.br/> Acesso em maio, junho e julho de 2011.

ROCHA, Nara Rejane Moraes da; BUTZKE, Niladir. Análise das políticas ambientais nos portos de Alicante e Itajaí. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.7, n.1, 1º quadrimestre de 2012. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA DO **BOLETIM OFICIAL DA ESPANHA**. Disponível em: <http://www.boe.es/> Acesso em maio, junho e julho de 2011.

PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA DO **MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/sitio/> Acesso em maio, junho e julho de 2011.

PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA DO **PORTO DE ALICANTE**. Disponível em: <http://www.puertoalicante.com/?lang=en> Acesso em maio, junho de 2011 a abril de 2012.

PUBLICAÇÃO ELETRÔNICA DO **PORTO DE ITAJAÍ**. Disponível em: <http://www.portoitajai.com.br/novo/> Acesso: de maio 2011 a abr. 2012.