

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNDB  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

**EMILLY DAYANA SILQUEIRA FURTADO**

**RESOLUÇÃO CONAMA 398:** a (des) necessidade de inclusão do Operador  
Portuário no rol do seu art. 1º

São Luís  
2019

**EMILLY DAYANA SILQUEIRA FURTADO**

**RESOLUÇÃO CONAMA 398:** a (des) necessidade de inclusão do Operador  
Portuário no rol do seu art. 1º

Monografia apresentada ao Curso de Graduação  
em Direito da UNDB – Centro Universitário, como  
requisito parcial para a obtenção do grau de  
Bacharel em Direito.

Orientadora: Ma. Gabriela Heckler

Coorientadora: Ma. Thaís Emília de Sousa Viegas

São Luís

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Centro Universitário – UNDB / Biblioteca

Furtado, Emilly Dayana Silqueira

RESOLUÇÃO CONAMA 398: a (des) necessidade de inclusão do Operador Portuário no rol do seu art. 1º. / Emilly Dayana Silqueira Furtado. \_\_ São Luís, 2019.

66f.

Orientador: Profa. Ma. Gabriela Heckler.

Monografia (Graduação em Direito) - Curso de Direito – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2019.

I. Resolução CONAMA 398. 2. Operadores Portuários. 3. Plano de emergência Individual. I. Título.

CDU 347.79

**EMILLY DAYANA SILQUEIRA FURTADO**

**RESOLUÇÃO CONAMA 398:** a (des) necessidade de inclusão do Operador  
Portuário no rol do seu art. 1º

Monografia apresentada ao Curso de Direito do  
Centro Universitário UNDB, como requisito parcial  
para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Aprovada em 25/11/ 2019.

BANCA EXAMINADORA

---

**Profa. Ma. Gabriela Heckler (Orientadora)**  
**Profa. Ma. Thaís Emília de Sousa Viegas (Coorientadora)**  
Centro Universitário UNDB

---

**Esp. Isabella Sousa de Araújo Mochel**  
Membro Externo

---

**Prof. Me. Arnaldo Vieira Sousa**  
Centro Universitário UNDB

## AGRADECIMENTOS

À Deus, porque por ele, por meio dele e para ele são todas as coisas, e se não fosse pela sua misericórdia eu não teria conseguido trilhar essa caminhada acadêmica e ter chegado até aqui.

À minha tão preciosa mãe, Ana Luisa, maior incentivadora e apoiadora dos meus sonhos, que segura meu mundo quando tudo parece desmoronar, que através dos seus ensinamentos me tornei a mulher que sou hoje. Ela nunca mediu esforços para tornar esse sonho real, abdicou de diversas coisas para não deixar me falta absolutamente nada.

À minha Tia/Madrinha, Iracema, por todo amor, carinho, cuidado, palavras de ânimo e incentivo. Ela sempre me tratou como filha, fazendo do possível ao impossível para me ajudar, eu sou e serei sempre grata por isso.

Aos meus irmãos, Carlos Eduardo e Maria Eduarda, pelas palavras e gestos de amor e carinho para comigo, por confiarem e se espelharem em mim, sempre me desafiando a ser uma pessoa melhor.

Ao meu primo Lucas, que com suas brincadeiras tornaram meus dias mais leves e por sempre me ajudar no que está ao seu alcance. A minha Tia Iraci, por todo amor, cuidado, orações e companheirismo.

À irmã que a vida me deu, Alanna, por todo amor e apoio que com certeza foram essenciais nessa jornada acadêmica, que essa irmandade, cuidado e tantas outras coisas boas que temos uma para com a outra nunca mude.

Aos meus amigos Julía Delis, Leandro, Jérllida, Gerson, Sarah, Ítalo Cesar, Iarllem, Beatriz, Leonida e Jofran, pela paciência pelas palavras de ânimo, pelo suporte e principalmente pelo prazer de estarem ao meu lado em toda e qualquer situação. Vocês tornaram essa caminhada mais leve e mais divertida, sou e serei eternamente grata por isso.

Às minhas amigas Emilly Carmelita e Maria Rita, por sempre acreditarem, mesmo quando eu achava que não iria conseguir, por todas as orações, companheirismo, torcida e cuidado mesmo estando tão longe.

Às minhas amigas Letícia e Lays, pelas orações, apoio, preocupação, palavras de ânimo e risos em dias de desespero, me ajudando a prosseguir mais firme, com a certeza de que tudo daria certo. Vocês foram essenciais para a produção deste trabalho.

Às minhas orientadoras de vida e professoras, Gabriela Heckler e Thaís Viega, sem elas este trabalho não seria possível, que em meio aos momentos de desespero e desânimo, me incentivaram a prosseguir, prestando total apoio e com toda paciência do mundo.

À professora Aline Fróes, por todos os ensinamentos, paciência, presteza e empatia que sempre teve comigo, me ajudando em um dos momentos mais difíceis dessa jornada acadêmica, tonando esse trabalho possível.

E por fim, a todos os meus professores que contribuíram direta ou indiretamente para o meu crescimento pessoal e acadêmico, sendo referências de profissionais que almejo me tornar.

"[...] lembre da minha ordem: "Seja forte e corajoso! Não fique desanimado, nem tenha medo, porque eu, o Senhor, seu Deus, estarei com você em qualquer lugar para onde você for!..."

## RESUMO

O presente trabalho de conclusão possui como tema central a questão da Resolução Conama 398 e a necessidade da aplicação para Operadores Portuários. O estudo tem por objetivo principal analisar as repercussões sociais e técnico-jurídicas da não inclusão do agente no rol do artigo 1º da referida resolução, destacando a MARPOL que é a convenção internacional que trata sobre a prevenção do meio ambiente marítimo ocasionada por navios, as normas nacionais que fizeram a internalização de tal tratado, os Operadores Portuários bem como as atividades desenvolvidas por este, como elas oferecem risco ao meio ambiente marítimo e alguns acidentes com derramamento de óleo que eles provocaram. Para tal fim, este trabalho tem como tipo de pesquisa exploratória descritiva, bibliográfica, explicativa e documental. A partir disso, verificou-se que existem medidas internacionais de atuação em casos de acidentes com derramamento de óleo, medidas estas internalizadas no sistema brasileiro através da Lei nº 9966/2000 e da CONAMA 398; o Operador Portuário é responsável pela atividade de movimentação de carga realizada nos portos, e para tanto, utiliza equipamentos com risco de vazamento de óleo no mar e que a Resolução CONAMA 398 na sua redação do artigo 1º atrela a obrigatoriedade do PEI a localização do empreendimento e não ao local do desempenho da atividade, por isso não incluindo o Operador Portuário.

**Palavras-chave:** Resolução Conama 398. Plano de Emergência Individual. Meio Ambiente Marítimo. Operador Portuário.

## ABSTRACT

This conclusion paper has as its central theme the issue of Resolution Conama 398 and the need for application to Port Operators. The main objective of the study is to analyze the social and technical-legal repercussions of not including the agent in the list of article 1 of the aforementioned resolution, highlighting MARPOL, which is the international convention that deals with the prevention of the maritime environment caused by ships, the national rules that have internalized such a treaty, the Port Operators as well as the activities developed by it, as they pose a risk to the maritime environment and some oil spill accidents that they have caused. To this end, this work has as exploratory descriptive, bibliographical, explanatory and documentary research. From this, it was found that there are international measures to act in cases of oil spill accidents, measures internalized in the Brazilian system through Law No. 9966/2000 and CONAMA 398; The Port Operator is responsible for the cargo handling activity carried out in the ports, and for this purpose, it uses equipment with risk of oil leakage at sea and that the CONAMA Resolution 398 in its wording of article 1 ties the PEI's obligation to the location of the project. and not to the location of the activity's performance, therefore not including the Port Operator.

**Keywords:** Conama Resolution 398. Individual Emergency Plan. Maritime Environment. Portoperator.

## LISTA DE FIGURA

FIGURA 1 - TENDÊNCIA GLOBAL DE DERRAMAMENTO DE ÓLEO.....	17
FIGURA 2 - SITUAÇÃO DO ÓLEO DISPERSO NA BAÍA.....	53
FIGURA 3 - CONTENÇÃO DO ÓLEO QUE VAZAVA DO NAVIO.....	53
FIGURA 4 - REGISTRO FOTOGRÁFICO DO INCÊNDIO OCORRIDO NO GUINDASTE.....	54
FIGURA 5 - REGISTRO FOTOGRÁFICO DE VAZAMENTO DE ÓLEO NO MAR.....	54

## LISTA DE ABREVIações E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
ABPH	Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CEDRO	Capacidade Efetiva Diária de Recolhimento de Óleo
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
EMAP	Empresa Maranhense de Administração Portuária
IMO	International Maritime Organization
ITOPF	The International Tanker Owners Pollution Federation Limited
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios
NR	Norma Regulamentadora
OGMO	Orgão Gestor de Mão de Obra
OILPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OPRV	Convenção Internacional sobre Preparação, Resposta e Cooperação em Casos de Poluição por Óleo
PEI	Plano de Emergência Individual
SEP/PR	A Secretaria de Portos da Presidência da República

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>2</b>	<b>MARPOL E AS NORMAS INTERNAS QUE REGULAM MEDIDAS DE COMBATE EM CASO DE DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR</b> .....	15
<b>2.1</b>	<b>Poluição do meio ambiente marítimo ocasionada pelo derramamento de óleo</b> .....	17
<b>2.2</b>	<b>Marpol e sua internalização no ordenamento jurídico brasileiro</b> .....	20
2.2.1	Anexo I regulamenta formas de prevenção de poluição por óleo Combustível .....	21
2.2.2	Anexo II regulamenta formas de prevenção de poluição por carga líquida nociva transportada a granel .....	21
2.2.3	Anexo III regulamenta formas de prevenção de poluição por substâncias nocivas carregadas em embalagens .....	21
2.2.4	Anexo IV regulamenta formas para prevenção de poluição por esgoto .....	22
2.2.5	Anexo V regulamenta formas para descarte de lixo dos navios.....	22
2.2.7	Anexo VI estabelece medidas de prevenção de poluição do ar .....	22
2.2.7	Implementação dos anexos na marpol .....	23
<b>2.3</b>	<b>Lei nº 9.966/2000</b> .....	24
<b>3</b>	<b>OPERADOR PORTUÁRIO E LEIS QUE REGULAMENTAM SUAS ATIVIDADES</b> .....	29
<b>3.1</b>	<b>Da criação da figura do Operador Portuário pela lei nº 8.630/1993</b>	
<b>3.2</b>	<b>As atividades desenvolvidas pelo Operador Portuário após criação da Lei nº 12.815/2013</b> .....	34
<b>3.3</b>	<b>Portaria Sep nº 111/2014 e sua aplicação na pré-qualificação do Operador Portuário</b> .....	36
3.3.1	Processo de pré-qualificação do Operador Portuário .....	36
3.3.2	Certificação do Operador Portuário .....	39
3.3.3	Obrigações do Operador Portuário.....	40
<b>3.4</b>	<b>Responsabilidades do Operador Portuário frente à Lei nº 12.815/2013 quando do não cumprimento das suas obrigações</b> .....	42
<b>4</b>	<b>RESOLUÇÃO CONAMA 398 E A (DES) NECESSIDADE DE INCLUSÃO DO OPERADOR PORTUÁRIO NO ROL DO SEU ART. 1º</b> .....	44
<b>4.1</b>	<b>Plano de Emergência Individual (PEI)</b> .....	47

<b>4.2</b>	<b>A necessidade de o Operador Portuário dispor de Plano de Emergência Individual.....</b>	<b>51</b>
<b>4.3</b>	<b>Algumas propostas de alteração do artigo 1º da Resolução Conama 398 para a inclusão do Operador Portuário .....</b>	<b>56</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>59</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>61</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado transcende a esfera do indivíduo, supera o interesse coletivo e projeta-se como um direito intergeracional, fixando responsabilidades desta geração para com as vindouras. Com base nessa premissa, buscou-se criar mecanismos para o controle da poluição para a preservação da qualidade ambiental.

Nesse cenário protecionista, criou-se a Resolução CONAMA 398, que determina regras e o conteúdo mínimo para a composição do Plano de Emergência Individual (PEI) em casos de derramamento de óleo no mar sob jurisdição nacional, previsto na Lei nº 9.966/2000 (BRASIL, 2008).

Atualmente, o referido diploma legal, dispõe no seu art. 1º que “os portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, plataformas, as respectivas instalações de apoio, bem como sondas terrestres, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares deverão dispor de plano de emergência individual” (BRASIL, 2008).

Nem todos os agentes que exercem atividades e prestam serviços dentro da área do porto organizado estão elencados no rol do art. 1º da Resolução CONAMA 398, logo, sob a ótica dos mesmos não detêm obrigação de possuírem PEI.

Entre esses agentes que não estão elencados no rol do art. 1º da referida Resolução, está o operador portuário, conceituado pela lei nº 12.815/2013 como sendo a “pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado” (BRASIL, 2013).

Nesse mote, levando-se em consideração a não inclusão do operador portuário no rol do art. 1ª da Resolução CONAMA 398 e as suas atividades desenvolvidas, questiona-se: por que o operador portuário deve dispor de Plano de Emergência Individual?

A Resolução CONAMA 398 na sua redação do artigo 1º atrela a obrigatoriedade do PEI à localização do empreendimento e não ao local do desempenho da atividade, daí porque a não inclusão operador portuário. Contudo,

este é responsável pela atividade de movimentação de carga realizada nos portos públicos e, para tanto, utiliza equipamentos com risco de vazamento de óleo no mar.

Tem-se como objetivo principal deste trabalho analisar as repercussões sociais e técnico-jurídicas da não inclusão do Operador Portuário no artigo 1º da CONAMA 398.

Quanto aos objetivos específicos, o primeiro deles foi descrever a Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (Marpol) e as normas internas que regulam medidas de combate em caso de derramamento de óleo no mar. O segundo foi apresentar o Operador Portuário e leis que regulamentam suas atividades, e o terceiro e último objetivo foi abordar a Resolução CONAMA 398 e a necessidade da aplicação para Operadores Portuários.

A justificativa para a escolha do tema abordado neste trabalho monográfico, para o viés científico mostra-se relevante na medida em que a temática Resolução CONAMA 398 ainda se encontra carente de discussão e mais ainda a problemática quanto a não inclusão do operador portuário no rol do seu art. 1º, assim, necessita de maiores discussões a fim de se chegar a um denominador comum como forma de suprir a notória lacuna e leniência normativa.

Essa análise acerca dos impactos da não obrigatoriedade de os Operadores disporem de plano de emergência individual mostra-se importante para a sociedade, uma vez que a situação os afeta diretamente colocando em risco o seu direito fundamental a um meio ambiente ecologicamente preservado, como assevera a Constituição Federal de 1988.

No tocante à razão pessoal, a escolha da pertinente temática originou-se por meio de produtivas discussões com a pesquisadora Ma. Gabriela Heckler, ocasião em que despertou questionamentos quanto aos Operadores Portuários desenvolverem atividades extensas e de alto risco, causando danos ao meio ambiente. Apesar disso, a Resolução CONAMA 398 não os elencou no rol seu art. 1º, de modo a não dispor de plano de emergência individual em casos de derramamento de óleo no mar, criando, assim, um desejo de solucionar tal problema.

Assim sendo, o presente trabalho caracteriza-se como sendo pesquisa exploratória descritiva, bibliográfica, explicativa e documental, na medida em que foram realizadas análises quanto às implicações da não inclusão do operador portuário no art. 1º da Resolução CONAMA 398, a partir de ocorrências coletadas no

Porto do Itaqui – MA e Porto de Santos – SP, estes por meio de pareceres elaborados pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) e Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH).

Nesse íterim, o estudo se fragmentou em três capítulos: no primeiro, tem-se a exposição da Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (Marpol) e das normas internas que disciplinam medidas de combate a acidentes com derramamento de óleo no mar sob jurisdição nacional, bem como alguns indicativos de ocorrência de tais acidentes ao longo dos anos.

No segundo capítulo, apresentou-se o Operador Portuário desde a sua criação pela Lei nº 8.630/93, conhecida como Lei de modernização dos portos até a vigência da atual norma, a Lei nº 12.815/2013, que veio aperfeiçoar suas atividades. Agregado a isso, também foi apresentado o seu processo de pré-qualificação e de certificação, suas obrigações e suas responsabilidades pelo não cumprimento destas.

No terceiro capítulo, será abordada a necessidade da aplicação da Resolução CONAMA 398 aos Operadores Portuários, os obrigando dessa forma a dispor de plano de emergência individual (PEI). Para tanto, foi apresentado o órgão criador da referida Resolução, o Conselho Nacional do Meio Ambiente, além da definição do que seria um PEI, para que serve, a quem é destinado e como deve ser elaborado. Além disso, serão apresentados alguns acidentes com derramamento de óleo no mar ocasionado por Operadores Portuários, para embasar a necessidade de aplicação da Resolução CONAMA 398 a estes, bem como algumas propostas de alteração do art. 1º da Referida Resolução.

## **2 MARPOL E AS NORMAS INTERNAS QUE REGULAM MEDIDAS DE COMBATE EM CASO DE DERRAMAMENTO DE ÓLEO NO MAR**

Durante os anos 50 e no final dos anos 60, a comunidade internacional desenvolveu instituições e instrumentos legais para lidar com os volumes crescentes de resíduos despejados nas águas costeiras ou descarregados ao largo. Atualmente existe uma série de instituições e instrumentos dentro e fora do sistema nacional, para a proteção e preservação do ambiente marinho (SOARES, 2001, p. 60).

A primeira convenção internacional para controlar a poluição por óleo de navios foi a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar por Óleo, 1954 (OILPOL 54). Esta convenção versou basicamente sobre a poluição gerada pelas operações realizadas no dia a dia pelos navios tanques, sendo tais operações consideradas a principal causa de poluição por navios (HECK, 2012, p. 30).

A OILPOL 54 exigia que as Partes Contratantes realizassem todos os passos apropriados para promover o fornecimento de instalações adequadas de recepção. Contudo, o fornecimento de instalações para recepção era deixado à critério dos próprios portos e, portanto, não era uma condição para o cumprimento da OILPOL 54. Este aspecto é identificado como uma das principais razões porque a implantação de instalações para recepção não progrediu de forma satisfatória (SOARES, 2001, p. 270).

Assim, mesmo com a feitura de diversas emendas importantes (1962 e 1969), e mesmo com a aplicação de forma direta da OILPOL 54, acidentes com derramamento de óleo ainda ocorriam com certa frequência, fato que preocupava de forma significativa as autoridades, tendo em vista que cada vez mais o meio ambiente estava sendo prejudicado (SOARES, 2001, p. 260).

Um grande episódio que chamou ainda mais atenção naquela época, foi o derramamento de 123.000 (cento e vinte e três mil) toneladas de óleo cru, atingindo a zona costeira da Inglaterra e França, em 1967, episódio esse que desnudou uma situação que necessitava de inclusão e atenção na legislação internacional para proteger com eficiência e da forma mais completa possível, o meio ambiente (CABRAL, 2010, p. 10).

Em 1983, outro desastre ocorreu, desta vez com o navio Castillo de Belver, na África do Sul, com 260.000 (duzentos e sessenta mil) toneladas

derramadas em 1989, e se não fosse o bastante, logo depois do ocorrido, o navio da maior petrolífera do mundo, o Exxon Valdez, despejou 41.000.000 (quarenta e um milhões) de litros de petróleo em uma área de vida selvagem no Alasca afetando a vida animal até hoje (CABRAL, 2010, p. 12).

No Brasil, o primeiro grande episódio conhecido ocorreu em agosto de 1974, quando o petroleiro Takimya Maru chocou-se com uma rocha no Canal de São Sebastião, litoral norte de São Paulo, causando o vazamento aproximado de 6.000 (seis mil) toneladas. No ano seguinte, em março de 1975, no Rio de Janeiro, ocorreu o acidente com o navio Tarikl bn Ziyad, envolvendo o derramamento do mesmo volume de óleo na Baía de Guanabara (CABRAL, 2010, p. 12).

Logo, diante de recorrentes desastres e a fim de alcançar a total eliminação da poluição do ambiente marinho por óleo e outras substâncias nocivas, bem como a minimização do despejo acidental de tais substâncias, a Conferência Internacional sobre Poluição Marinha desenvolveu a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios em 1973, para substituir OILPOL 54 (SOARES, 2001, p. 276).

A Convenção foi posteriormente modificada pelo Protocolo de 1978. Assim, a Convenção de 1973 e o Protocolo de 1978 são tratados como um único instrumento, que é denominado como MARPOL 73/78<sup>1</sup>. A MARPOL tem 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, bem como a minimização da descarga acidental daquelas substâncias no ar e no meio ambiente marinho” (SOARES, 2001, p. 279). Os artigos e o protocolo fornecem a matriz geral, enquanto os Anexos contêm regulamentações detalhadas e rigorosas para a prevenção da poluição.

Assim, feito um breve apanhado sobre os principais acidentes que levaram a criação da MARPOL, passa-se a verificar nos tópicos seguintes, a atual conjuntura da poluição do meio ambiente marítimo ocasionada pelo derramamento de óleo, as diretrizes trazidas pela referida convenção para combater tal situação bem como a sua internalização no ordenamento jurídico brasileiro e as leis que dela originaram-se.

---

<sup>1</sup>Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL).

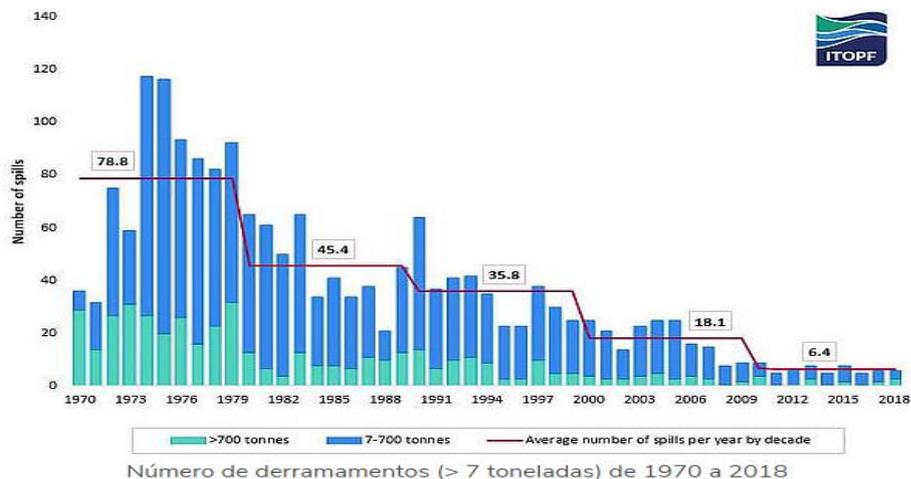
## 2.1 Poluição do meio ambiente marítimo ocasionada pelo derramamento de óleo

Entende-se por poluição marítima aquela que o homem, de forma direta ou indireta introduziu substâncias ou energia nocivas ao meio ambiente marinho, causando assim danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à sua própria saúde, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca, e às outras utilizações legítimas do mar, alterando de maneira extrema a qualidade do mar, no que se refere a sua utilização, e deterioração dos locais de recreio (MORE, 2014, p. 112).

Diante de tal cenário, a preocupação com a poluição do meio ambiente marinho surgiu com a constatação da insustentável poluição do meio ambiente humano, que inevitavelmente abrange os mares. A poluição marítima é proveniente de diferentes fontes, sendo as atividades em terra as que mais contribuem para esta deplorável consequência (MORE, 2014, p. 112). Neste tópico, porém, será abordado somente a poluição ao meio ambiente marítimo oriunda do derramamento de óleo.

Estudos feitos pela Federação Internacional da Poluição de Proprietários de Tanques Limitada<sup>2</sup> (ITOPF) apontam que esses acidentes com derramamento de óleo não são um problema da atualidade, pelo contrário, já se perfaz há milhares de anos. Apesar dos grandes esforços para mudar essa realidade, percebe-se que essa substância continua entrando em contato com o meio ambiente marinho, mesmo que em número um pouco inferior à de anos atrás (ITOPF, 2019). A tabela abaixo irá demonstrar esses respectivos números:

Figura 1 – Tendência global de derramamento de óleo



Fonte: ITOPF (2019).

<sup>2</sup> Traduzido de: International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Deve-se observar que os valores da quantidade de óleo derramado em um incidente incluem todo o óleo perdido para o meio ambiente, incluindo o que queimou ou permaneceu em um navio afundado. Há uma variação anual considerável tanto na incidência de derramamentos de óleo quanto na quantidade de óleo perdida<sup>3</sup> (ITOPF, 2019).

Ademais, é importante ressaltar que a ITOPF ainda afirma que, com base em suas pesquisas no período de 1970 a 2018, 50% (cinquenta) dos grandes derramamentos ocorreram enquanto os navios estavam em andamento em águas abertas<sup>4</sup> (ITOPF, 2019).

Com base em tais estudos, percebe-se que essas mesmas causas são responsáveis por uma porcentagem ainda maior de incidentes quando o navio estava em andamento em águas interiores ou restritas, estando vinculados a cerca de 99% dos derramamentos<sup>5</sup> (ITOPF, 2019).

Vale ressaltar que o gráfico apresentado acima não abarcou o atual ano de 2019, não documentando assim a ocorrência de um dos maiores acidentes com derramamento de óleo na costa do litoral nordestino do Brasil, onde um vazamento de petróleo se espalha pelos nove Estados do Nordeste (CORDEIRO, 2019).

O poluente foi identificado em uma faixa de mais de 2.000,00 (dois mil) quilômetros da costa brasileira, sendo encontradas manchas nos estados do Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia (CORDEIRO, 2019).

A causa e a origem do incidente ainda são desconhecidas, sabendo apenas que a substância não fora produzida no Brasil. Também não se sabe o quantitativo exato de óleo foi derramado no mar, até agora já foi realizado a retirada de 4.000,00 (quatro mil) toneladas da substância (CORDEIRO, 2019).

Um derrame de óleo pode provocar alterações de grandes proporções nos habitats naturais, sendo elas físicas e químicas, recobrimento físico da fauna e

---

<sup>3</sup> Traduzido de: It should be noted that the figures for the amount of oil spilt in an incident include all oil lost to the environment, including that which burnt or remained in a sunken vessel. There is considerable annual variation in both the incidence of oil spills and the amounts of oil lost (ITOPF, 2019).

<sup>4</sup> Traduzido de: the period 1970 to 2018, 50% of large spills occurred while the vessels were underway in open water (ITOPF, 2019).

<sup>5</sup> Traduzido de : Perhaps unsurprisingly, these same causes account for an even higher percentage of incidents when the vessel was underway in inland or restricted waters, being linked to some 99% of spills (ITOPF, 2019).

flora, efeitos letais nos organismos e mudanças nas comunidades biológicas, sendo em alguns casos impossível de reparar o dano causado (CALIXTO, 2000, p. 238).

É importante frisar que, tais efeitos dependerão de vários fatores, incluindo a quantidade e o tipo de óleo derramado e como ele interage com o ambiente marinho. As condições climáticas prevaletentes também influenciarão as características físicas do óleo e seu comportamento. Outros fatores chave incluem os atributos biológicos e ecológicos da área, o significado ecológico de espécies e sua sensibilidade à poluição por petróleo, bem como a época do ano (CALIXTO, 2000, p. 239).

Os efeitos advindos de tais acidentes podem ser visíveis ou não e se agravam se for a longo prazo, vez que se não contido de imediato poderá se alastrar para além do local onde ocorreu o derramamento. É certo que, quase sempre os efeitos a curto prazo são visíveis como o recobrimento da fauna e flora e redução da luminosidade enquanto os efeitos a longo prazo estão relacionados a bioacumulação<sup>6</sup> (CALIXTO, 2000, p. 239).

Indubitavelmente, um dos maiores impactos causados pelo derramamento de óleo no mar é o visual, uma vez que centenas de animais aparecem mortos cobertos de óleo que interfere na capacidade dos animais se alimentarem e sobreviverem no seu habitat natural (ALEIXO, 2007, p. 159).

Um dos grandes problemas no derramamento do óleo é a sua permanência no ambiente. A parte que permanece afeta diferentes cadeias tróficas e diferentes gerações de seres vivos na região. Pesquisas apontam que regiões afetadas por óleo, após mais de 10 (dez) anos ainda sofrem os efeitos da poluição (ALEIXO, 2007, p. 159).

Quanto ao homem, o seu contato ocasiona diversos problemas de saúde, podendo levar até a morte. O consumo de peixes de regiões onde ocorreu o derramamento é altamente arriscado, uma vez que substâncias tóxicas provenientes da poluição se alojam nos tecidos dos animais e acabam contaminando o consumidor (ALEIXO, 2007, p. 159).

Sendo assim, diante de tal cenário, pode-se perceber que os danos ao meio ambiente marítimo é um problema recorrente que tende a se agravar cada vez

---

<sup>6</sup>Biocumulação é o termo geral que descreve um processo pelo qual substâncias ou compostos químicos são absorvidos pelo organismo. O processo pode ser de forma direta, quando as substâncias são assimiladas a partir do meio ambiente ou de forma indireta pela ingestão dos alimentos que contém essas substâncias (MONTONE, 2015).

mais, e por tanto, os cuidados para evitar a poluição passaram de medidas apenas recomendatórias para atitudes mandatórias por parte dos utilizadores desse bioma.

Esta obrigação é diariamente ressaltada no ordenamento jurídico brasileiro, graças a medidas legislativas internacionais e nacionais como é o caso da MARPOL e da Lei nº 9.666/2000 que são normas específicas para o controle das atividades marítimas, mais especificadamente controle da poluição marítima ocasionada pelo derramamento de óleo.

## **2.2 Marpol e sua internalização no ordenamento jurídico brasileiro**

A MARPOL 73/78 é uma Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição do Mar, e como apresentado anteriormente, foi modificada pelo protocolo de 1978 e por uma série de emendas a partir de 1984, com o intuito de criar regras específicas para ampliar a prevenção da poluição do mar por cargas perigosas (MARPOL, 1973).

Assim, a importante convenção consagra avanços em relação a instrumentos jurídicos anteriores relativos à poluição marítima. É um conjunto de regras rigorosas e coerentes que contribui efetivamente para a diminuição dos riscos de poluição marinha por acidente ou descarga (SOARES, 2001, p. 279).

A referida convenção consiste em 20 (vinte) artigos, 2 (dois) protocolos e 6 (seis) anexos que se preocupam com a prevenção de diferentes formas de poluição marinha por navios, conforme será apresentado as seguir.

### **2.2.1 Anexo I regulamenta formas de prevenção de poluição por óleo combustível**

O anexo I apresenta definições de termos técnicos que serão usados na convenção, aplicação de regras e suas exceções, além de especificar quais os tipos de navios que precisa passar por vistorias, como estas devem ser feitas, qual o seu objetivo e com qual frequência devem ser realizadas (MARPOL, 1973).

Determina quais certificados os navios devem possuir, bem como o tempo de sua validade, garantindo dessa forma que os navios possuam condições satisfatórias para a prestação de seus serviços. E por fim, estabelece condições para que um certificado deixe de ter validade (MARPOL, 1973).

### 2.2.2 Anexo II regulamenta formas de prevenção de poluição por carga líquida nociva transportada a granel

O referido anexo classifica em categorias e lista quais as espécies de substâncias líquidas nocivas, proibindo assim, a descarga de tais substâncias em um raio de 12 (doze) milhas marítimas da terra mais próxima e em águas de profundidade não inferior à 25m e apresenta também as exceções a tal proibição (MARPOL, 1973).

Estabelece ainda que a descarga de resíduos nocivos somente é permitida para terminais com instalações de recepção (MARPOL, 1973).

### 2.2.3 Anexo III regulamenta formas de prevenção de poluição por substâncias nocivas carregadas em embalagens

Este anexo aplica-se a todos os navios que transportam substâncias prejudiciais por meio de embalagem, contentores<sup>7</sup>, tanques portáteis, caminhões tanques e vagões cisternas. Além disso, determina que todos os navios que transportem substâncias prejudiciais possuirão uma lista especial ou manifestos<sup>8</sup> indicando as substâncias prejudiciais existentes a bordo e a sua localização.

Estabelece ainda que os requisitos mínimos referentes a embalagem, rotulagem, documentação, armazenamento, limitação de quantidade, bem como documentação e controle do real estado do porto (MARPOL, 1973).

### 2.2.4 Anexo IV regulamenta formas para prevenção de poluição por esgoto

O referido anexo apresenta quais são os requisitos para controlar a poluição do mar por esgotos decorrentes dos navios, a quem tais requisitos serão aplicados e quais as exceções. Determina também que os navios utilizados em viagens para os portos ou terminais no mar sob jurisdição de outras partes na Convenção serão sujeitos às vistorias antes de entrar em serviço (MARPOL, 1973).

---

<sup>7</sup> Contentores são recipientes de grande dimensões, usados para transporte de mercadorias, quase sempre em navios ou comboios (MTE, 2001).

<sup>8</sup> Manifesto é um documento que acompanha a carga, individualizado e quantificando (MTE, 2001).

Ordena também que o certificado internacional de prevenção de poluição por esgoto sanitário só será emitido após a realização da vistoria e que terá validade de no máximo 5 (cinco) anos a contar da data da emissão (MARPOL, 1973).

#### 2.2.5 Anexo V regulamenta formas para descarte de lixo dos navios

O anexo aqui apresentado proíbe o lançamento ao mar de todo tipo de plástico, cabos e redes de pesca de material sintético e sacos de plásticos para lixo, sem que haja a devida observância da norma (MARPOL, 1973).

Especifica ainda a distância da terra e a forma em que tais objetos podem ser eliminados, estabelecendo, na ocasião restrições mais rigorosas para o Mar Negro e para a descarga de qualquer tipo de plástico no mar, em caso de completa proibição. Tais regras devem ser aplicadas a todos os navios, salvo quando expressamente disposto em contrário (MARPOL, 1973).

#### 2.2.6 Anexo VI estabelece medidas de prevenção de poluição do ar

O anexo VI dispôs de métodos para minimizar a poluição do ar por navios, impondo limites máximos de óxido de enxofre e proibindo a emissão de gases que destroem a camada de ozônio (MARPOL, 1973).

#### 2.2.7 Implementação dos anexos na MARPOL

Os Anexos I e II são obrigatórios e os Estados que ratificam ou aderem a MARPOL 73/78 devem dar efeito aos dispositivos destes Anexos. Os demais Anexos são opcionais, e os Estados podem decidir se e quando eles estão prontos para aderir. É importante ressaltar que há 150 (cento e cinquenta) nações signatárias do acordo desde 31 de dezembro de 2010 e entre essas nações encontra-se o Brasil (ANTAQ, 2014).

Ademais, é importante apresentar o conceito de óleo trazido pela regra I do anexo I da MARPOL como sendo:

Óleo significa o petróleo em qualquer forma, inclusive óleo cru, óleo combustível, borra de óleo, rejeitos de óleo e produtos refinados (que não aqueles produtos petroquímicos sujeitos ao disposto no Anexo II da presente Convenção) e que, sem limitar a generalidade dos produtos acima, inclui as substâncias listadas no apêndice 1 deste Anexo (MARPOL 1973).

Percebe-se, diante de tal dispositivo, que com o intuito de dar uma maior proteção ao meio ambiente, a MARPOL ampliou o conceito de óleo perpassando o comumente conhecido, não restando dessa forma dúvidas à respeito do que seria tal substância.

A MARPOL 73/78 utiliza um texto mais firme e mais positivo com relação ao fornecimento de instalações para recepção. Cada Parte se compromete a assegurar o fornecimento adequado de instalações em portos e terminais para atender as necessidades dos navios que os utilizam (ANTAQ, 2014).

Ela também especifica as categorias de portos e terminais que requerem instalações para recepção, juntamente com as suas capacidades, evitando dessa forma danos ao meio ambiente ocasionado por derramamento de óleo no mar (ANTAQ, 2014).

Para reduzir e eliminar a poluição por navios, o fornecimento de instalações para recepção adequada é um requisito indispensável. As partes da MARPOL 73/78 têm direito a que um órgão regulador portuário tome medidas para assegurar que os navios e os agentes que atuam e tenham instalações dentro da área do porto cumpram as exigências do dispositivo legal (ANTAQ, 2014).

As autoridades do órgão regulador portuário podem inspecionar tais navios bem como os agentes para verificar a documentação e determinar se o navio despejou ou é provável que despeje substâncias nocivas bem como se os agentes atuantes na área dos portos estão violando as Regulamentações (ANTAQ, 2014).

A fiscalização das regulamentações de controle da poluição não é uma tarefa fácil e o seu êxito depende dos esforços articulados de todas as Partes envolvidas. A Convenção, portanto, exige que as partes cooperem na detecção de violações e na fiscalização dos dispositivos da Convenção, utilizando todas as medidas apropriadas e praticáveis de detecção e monitoramento ambiental, procedimentos adequados de relatório e acúmulo de evidências (ANTAQ, 2014).

Ocorre que, a pesar das regras criadas pela convenção internacional, o Brasil, para dar cumprimento ao compromisso assumido perante a sociedade internacional internalizou a MARPOL 73/78 no ordenamento jurídico brasileiro através da criação da Lei nº 9.966/2000, que 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, que será analisada adiante.

### 2.3 Lei nº 9.966/2000

A Constituição da República Federativa do Brasil em seu art. 225 garante a todos o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo ao poder público e à coletividade a defesa de tal direito (BRASIL, 1988).

Ocorre que, embora o referido artigo não tenha feito referência sobre proteção ao meio ambiente marinho, as suas determinações também se aplicam à preservação do mar. Tal entendimento decorre do inciso VII do § 1º que trata da proteção à fauna, também se inclui a fauna marinha (FREITAS, 2009, p.180).

Ademais, é importante salientar que além do art. 225, são bens da União os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva, o mar territorial e os terrenos de marinha (art. 20, incisos V, VI e VII) e que compete a ela, privativamente, legislar sobre direito marítimo e defesa marítima, conforme art. 22, incisos I e XXVIII e, em concorrência com os Estados, sobre proteção do meio ambiente e controle da poluição, na forma do art. 24, inciso VI (FREITAS, 2009, p.180).

Vale ressaltar ainda que, a primeira norma jurídica brasileira que tratou sobre essa questão, mais especificadamente sobre a poluição por óleo no mar provocada por navios foi o Decreto nº 50.877/1961 (FREITAS, 2009, p.185).

Este Decreto tratava sobre a descarga de resíduos líquidos, sólidos ou gasosos, domiciliares ou industriais, e que eles somente poderiam ser lançados às águas, quando essa operação não implicasse na poluição das águas receptoras, além de proibir a limpeza de motores dos navios e o lançamento dos resíduos oleosos dela provenientes nas águas litorâneas do país. Previa ainda aos infratores as penalidades de multa e retenção da embarcação por até cinco dias (FREITAS, 2009, p.185).

Com o objetivo de controlar ao máximo a poluição marítima, em novembro de 1967 foi aprovada a Lei nº 5.357, a qual estabelecia penalidades para embarcações e terminais marítimos ou fluviais que lançarem detritos ou óleos em águas brasileiras (FREITAS, 2009, p.190).

Ocorre que, a referida norma foi revogada pela Lei nº 9.966 de 28 de abril de 2000, sendo esta a internacionalização da MAPOL73/78 no Brasil qual “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” (BRASIL, 2000).

Ao analisar a norma, resta claro que a mesma complementa a esfera de abrangência da MARPOL que se aplica somente a navios. A Lei, portanto, é aplicada, conforme previsto em seu artigo 1º, parágrafo único, inciso I, quando ausentes os pressupostos para aplicação da MARPOL (BRASIL, 2000).

A atual norma jurídica de prevenção da poluição por óleo, Lei nº 9.966/2000, origina-se do Projeto de Lei nº 2.891/1992, apresentado pelo Poder Executivo Federal ao Congresso Nacional em 1992. O projeto é resultante de um estudo sobre a poluição hídrica, causada por embarcações, plataformas, portos, terminais e instalações de apoio, formulado por um grupo de trabalho criado em 1990 com representantes da Secretaria de Meio Ambiente, Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis, Ministérios da Marinha e das Relações Exteriores (PORTO, 2000, p. 130).

Na exposição de motivos do projeto, destacou-se a existência de diversos órgãos voltados à fiscalização, bem como a necessidade da ação política para o cumprimento de normas estabelecidas em nível nacional e internacional (PORTO, 2000, p. 130). No entanto, a aprovação desta Lei somente aconteceu após o vazamento de óleo na Baía de Guanabara, ocorrido em 18 de janeiro de 2000.

Composta por 35 (trinta e cinco) artigos distribuídos em seis capítulos a Lei nº 9.966/2000 faz em seu art. 1º as devidas definições dos termos técnicos para seu melhor entendimento e melhor aplicação, além de estabelecer nos arts. 5º ao 9º um sistema de prevenção, controle e combate à poluição (BRASIL, 2000).

A Lei ainda apresentou em seus arts. 10º ao 26º regras para o transporte e descarga de óleo, de substâncias nocivas ou perigosas e de lixo, determinando as infrações, responsabilidades e sanções a serem aplicadas em caso de descumprimento. Por fim, define as atribuições de cada órgão responsável pelo seu cumprimento (BRASIL, 2000).

As regras relacionadas ao transporte de óleo e de substâncias nocivas ou perigosas ratificam exigências da MARPOL. Referem-se à obrigatoriedade de as plataformas e os navios com arqueação<sup>9</sup> bruta superior a 50 (cinquenta) que

---

<sup>9</sup> Arqueação bruta é um parâmetro adimensional que expressa o tamanho total da embarcação, sendo função do volume de todos os espaços fechados (MTE, 2001).

transportem óleo, ou o utilizem para sua movimentação ou operação, manterem a bordo um livro de registro de óleo, nos termos do anexo I da MARPOL (art. 10º) (BRASIL, 2000).

Neste livro devem ser feitas anotações relativas a todas as movimentações de óleo, lastro e misturas oleosas, inclusive as entregas efetuadas às instalações de recebimento e tratamento de resíduos. O registro em livro também é exigido para o transporte de substâncias nocivas ou perigosas a granel e, quando transportadas de forma fracionada, conforme estabelecido no anexo III da MARPOL. Também, devem ser especificadas, identificadas e devidamente acondicionadas no navio (BRASIL, 2000).

Prevê ainda a Lei nº 9.966/2000 em seu art. 5º a obrigação de todo porto, instalações portuárias e plataforma, bem como suas instalações de apoio, de disporem de instalações ou meios adequados para o recebimento e tratamento dos diversos tipos de resíduos e para o combate da poluição (BRASIL, 2000).

Estabelece ainda em sua art. 6º a obrigação de elaborarem manual de procedimento interno para o gerenciamento dos resíduos de poluição e para a gestão dos diversos resíduos gerados ou provenientes das atividades de movimentação e armazenamento de óleo e substâncias nocivas ou perigosas (BRASIL, 2000).

Substância nociva ou perigosa é considerada pelo art. 2º, X, como sendo aquela que é capaz de gerar riscos ou causar danos à saúde humana, ao ecossistema aquático ou prejudicar o uso da água e de seu entorno, é regulamentada pela Lei, de acordo com o grau de risco produzido à saúde humana e ao ecossistema aquático (BRASIL, 2000).

O grau de risco é classificado pelo art. 4º, I – IV, em alto, médio, moderado e baixo. A relação das substâncias e sua classificação devem ser divulgadas pelo órgão federal de meio ambiente, em consonância com a estabelecida na MARPOL nos termos do parágrafo único do mesmo dispositivo (BRASIL, 2000).

A Lei proíbe em seu art. 15 a descarga de substâncias nocivas ou perigosas que estejam enquadrados na categoria de alto risco, incluindo água de lastro, resíduos de lavagem de tanques ou outras misturas que contenham estas substâncias (BRASIL, 2000).

Quanto às substâncias que se enquadram nas demais categorias, desde que aprovados pelo órgão ambiental competente, e o navio não se encontre dentro dos limites de área ecologicamente sensível, podem ser descarregados (BRASIL, 2000).

A norma legal apresenta as seguintes substâncias que podem ser descarregadas em águas sob jurisdição nacional:

Substâncias classificadas nas categorias de médio, moderado e baixo risco à saúde humana e ao ecossistema aquático; A água subsequentemente adicionada ao tanque lavado que contenha substâncias nocivas ou perigosas da categoria de alto risco, em quantidade superior a cinco por cento do seu volume total; Os esgotos sanitários; As águas servidas de navios, plataformas e suas instalações de apoio; Óleo e misturas oleosas e; Lixo (BRASIL, 2000).

A multa à infração desta norma, aplicada pela autoridade marítima, varia de acordo com a substância, podendo chegar a R\$ 50.000.000 (cinquenta milhões de reais) (BRASIL, 2000).

Prevê ainda em seu art. 22 que caso ocorra algum tipo de incidente que possa ocasionar poluição das águas em portos organizados, instalações portuárias, dutos, navios, plataformas e instalações de apoio, o responsável deve comunicar ao órgão ambiental competente, à autoridade marítima e ao órgão regulador da indústria de petróleo (BRASIL, 2000).

Ainda nos termos do art. 23, aquele que descarregar materiais poluentes em águas sob jurisdição nacional será penalizado de forma a ressarcir os órgãos competentes pelo trabalho e despesas por eles efetuadas para o controle ou minimização da poluição causada, mesmo que não tenha havido prévia autorização e independente do pagamento de multa (BRASIL, 2000).

Ademais, dispõe ainda o seu artigo 21 que, as circunstâncias em que a descarga for autorizada também não desobrigam o responsável de reparar os danos causados ao meio ambiente caso ocorra algum incidente bem como a de indenizar as atividades econômicas e o patrimônio público e privado pelos prejuízos decorrentes (BRASIL, 2000).

Diante do que foi apresentado, percebe-se que com aplicação da Lei nº 9.966/2000, busca a prevenção, controle, fiscalização, e responsabilização pelo dano ambiental, bem como o dever de indenizar. As inovações trazidas pela norma, principalmente no que tange a obrigatoriedade da criação de um Plano de Emergência Individual, atrelada a sua fiel aplicação, faz dela um instrumento de suma importância na busca do combate aos danos ambientais.

### 3 OPERADOR PORTUÁRIO E LEIS QUE REGULAMENTAM SUAS ATIVIDADES

Para tratar a respeito do Operador Portuário, é necessário que antes se apresente um esboço histórico acerca da Lei nº 8.630/93 conhecida como Lei de Modernização dos Portos, tendo em vista que tal figura só veio surgir com o advento da norma.

A norma originou-se a partir do Projeto de Lei nº 8/91 que foi sancionado em fevereiro de 1993, tendo como principal objetivo revolucionar por completo o sistema portuário nacional. Antes de sua aprovação houve uma grande movimentação por parte dos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos bem como dos funcionários das Companhias Docas, lutando contra a aprovação. Eles tinham como objetivo defender os seus privilégios, principalmente dos seus dirigentes que atuavam de forma totalmente abusiva, sem que houvesse nenhuma fiscalização ou penalidade (STEIN, 2002, p. 40).

Apesar da intensa luta, a mencionada Lei fora aprovada e transformou-se desde a sua edição e posteriormente complementada pela Convenção nº 137 da OIT<sup>10</sup>, Decreto nº 1.572/95<sup>11</sup>, Decreto nº 1.886/96<sup>12</sup> e Lei nº 9.719/98<sup>13</sup>, o principal instrumento legal regulamentador das relações portuárias dentro dos portos brasileiros (STEIN, 2002, p. 46).

A Lei de Modernização dos Portos forneceu uma nova roupagem às relações de trabalho nos portos brasileiros, sendo o resultado de grandes negociações entre os empresários brasileiros, mão de obra e a tão conhecida classe política (STEIN, p. 46).

Apesar do seu caráter inovador, o seu projeto original apresentou-se com algumas imperfeições principalmente no que se refere à sua redação final, vez que

---

<sup>10</sup>A Organização Internacional do Trabalho é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas que pauta sua atuação pelos objetivos principais de promoção da justiça social e reconhecimento internacional de direitos humanos e trabalhistas. A OIT atua no âmbito da busca por uma globalização em níveis igualitários, pela redução da pobreza e pela melhoria das oportunidades de acesso a trabalho digno e produtivo, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humana, tanto para homens quanto para mulheres (MASSARO; MELEU, 2015, p.2082).

<sup>11</sup>Decreto nº 1.572 de 28 de julho de 1995, regulamenta a mediação na negociação coletiva de natureza trabalhista e dá outras providências (BRASIL, 1995).

<sup>12</sup>Decreto nº 1.886, de 29 de abril de 1996, regulamentava disposições da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências (BRASIL, 1996). Revogado pelo Decreto nº 10.011/2019.

<sup>13</sup>Lei nº 9.719/98, de 27 de novembro de 1998, dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências (BRASIL, 1998).

continha resumidamente apenas 11 (onze) artigos, o que levou à sua posterior complementação (STEIN, 2002, p. 46).

A sua redação final já se apresentou mais satisfatória, vez que abarcou de forma mais completa as necessidades já existentes dentro dos portos, e, além disso, criou várias figuras importantíssimas que mudou a estrutura e administração portuária (STEIN, 2002, p. 47).

O que efetivamente se buscou com as alterações efetuadas na Lei nº 8.630/93 foi uma política de modernização no setor portuário, com aumento na competitividade nos portos brasileiros e como resultado o aumento da produtividade (STEIN, 2002, p. 47).

Para Stein (2002, p. 47) com o advento da nova lei, utilizou-se de uma inovada postura política, objetivando a construção de novos berços e terminais, bem como a exploração de instalações portuárias por meio de arrendamento<sup>14</sup> e locação dos portos públicos e, além disso, criou-se a figura dos terminais de uso privativo<sup>15</sup> e de uso misto<sup>16</sup> e terminais arrendados, tendo como objetivo maior a competitividade na área das exportações, mediante ganhos de eficiência e produtividade, em uma clara aplicação aos ditames da lei do mercado.

Além disso, podem-se destacar na Lei outros aspectos de grande importância, entre os quais a Criação do Órgão Gestor de Mão de Obra do Trabalhador Portuário<sup>17</sup> que dentre várias funções possuía a de repassar aos trabalhadores os valores devidos pelo trabalho executado e julgava os casos de disciplina (STEIN, 2002, p. 48).

Ainda, o diploma legal estabelece a criação do Conselho de Autoridade Portuária<sup>18</sup>, a quem competia baixar o regulamento de exploração do porto, homologar o horário de funcionamento, opinar sobre a proposta de orçamento, promover a racionalização e otimização das instalações portuárias, fomentar a ação

---

<sup>14</sup>Arrendamento portuário é a cessão onerosa de instalação portuária dentro da área do porto organizado (CASTRO JUNIOR; CAPRARO, 2014, p.43).

<sup>15</sup>Terminais de uso privativo são destinados à movimentação exclusiva de carga própria.

<sup>16</sup>Terminais de uso misto são destinados à movimentação de carga própria e de carga de terceiro.

<sup>17</sup>Órgão Gestor de Mão de Obra – OGMO, é uma entidade de utilidade pública, sem fins lucrativos, e tem como competência administrar e ofertar a qualificação dos trabalhadores portuários avulsos, servindo assim de intermediários entre o capital e o trabalho, função que antes era exercida pelos sindicatos dos obreiros (CASTRO JUNIOR; CAPRARO, 2014, p. 45).

<sup>18</sup>O Conselho de Autoridade Portuária – CAP, é um órgão colegiado que quando da sua criação era deliberativo e consultivo, hoje, contudo, possui apenas função consultiva. O CAP é constituído em cada região onde se encontre localizado um porto organizado ou no âmbito de cada concessão (CASTRO JUNIOR; CAPRARO, 2014, p. 45).

industrial do porto e zelar pelas normas de defesa da concorrência. Criou também a administração aduaneira, definindo penalidades, as formas de desligamento voluntário do empregado portuário, os casos de indenização do trabalhador portuário avulso, bem como veio estabelecer o que seria um Porto Organizado<sup>19</sup> (STEIN, 2002, p. 48).

Outro aspecto importantíssimo da Lei foi a criação de uma nova categoria econômica, fato não existente até então, qual seja, a figura do Operador Portuário, que continha previsão legal em seu artigo 8º (STEIN, 2002, p. 48).

Com o advento da Lei de Modernização dos Portos, quase todas as operações, serviços e estruturas, antes comandada pelo Governo Federal foram privatizadas por contratos e arrendamentos, competindo ao Estado tão somente a administração, com o cargo e autoridade portuária (MANTELI, 2012, p. 200).

É importante ressaltar que a referida norma foi criada dois anos antes da Lei Geral de Concessões e mais de nove anos antes da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq). Isso significa que as “diretrizes gerais dos modelos de concessões e de agências reguladoras não estavam contempladas na Lei de Modernização dos Portos desde a sua origem, o que explica, em certa medida, o descompasso à época entre o setor portuário e esses modelos” (GUIMARÃES, 2014, p. 295).

A sua redação final, conhecida como Projeto de Lei do Senado Federal nº 66/92, alterada na Lei nº 8.630/93, passou a conter 76 (setenta e seis) artigos. Visivelmente, o novo arcabouço jurídico viabilizou mudanças estruturais bem como administrativas, objetivado fazer adaptações nos portos nacionais frente ao mercado mundial (STEIN, 2002, p. 48).

Buscou organizar o espaço de trabalho portuário, através da criação de novos métodos bem como a criação de figuras importantes para atuarem dentro dos portos, sendo uma delas o operador portuário, objeto deste capítulo que será apresentado a seguir.

---

<sup>19</sup>Porto Organizado, conforme definição prevista no art. 2º, inciso I da referida Lei, é o construído e aparelhado às necessidades da navegação e da movimentação e armazenamento de mercadoria, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária (BRASIL, 1993).

### 3.1 Da criação da figura do Operador Portuário pela lei nº 8.630/1993

Antes do advento da Lei de Modernização dos Portos, a execução das operações portuárias era desenvolvida pelas Companhias Docas<sup>20</sup> que demandava diretamente a mão de obra dos trabalhadores e as demais operações de bordo eram de incumbência dos armadores<sup>21</sup> ou dos seus representantes (PASOLD, 2007, p. 35).

Todavia, essa realidade mudou com a chegada da Lei nº 8.630/1993, fazendo com que as Companhias Docas passassem a ter como principal função a administração dos portos. Além das mudanças nas atividades desenvolvidas pelas Companhias Docas, a Lei supracitada criou a figura do operador portuário, com funções não tão extensas como as desenvolvidas atualmente (PASOLD, 2007, p. 45).

Naquela época, o operador portuário passou a realizar atividades que eram exclusivamente próprias às extintas companhias estivadoras<sup>22</sup>, passando dessa forma a ser responsável pelas atividades portuárias. Criou-se com isso uma nova relação comercial, tendo em vista ter provocado a separação da atividade do agenciamento marítimo e da operação de carga e descarga dos navios, bem como da recepção das cargas junto às áreas alfandegadas de portos públicos (PASOLD, 2007, p. 48).

O art. 1º, inciso III da mencionada Lei, definia o operador portuário como sendo “a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado” (BRASIL, 1993).

As atribuições dos Operadores Portuários naquela época consistiam em receber as mercadorias destinadas à exportação ou vindas do exterior, importar, armazenar, bem como estivar e desestivar estas. Vale ressaltar que, deixava de existir a intervenção da Autoridade Portuária nas operações de capatazia, que passa a ser inteiramente administrada pelos Operadores Portuários (PASOLD, 2007, p. 45).

---

<sup>20</sup>Companhia Docas são empresas operadas pelo governo federal com o intuito de melhor administrar os portos presentes em todo o país (PASOLDE, 2007, p.60).

<sup>21</sup>Os armadores são pessoas físicas ou jurídicas que aprestam a embarcação com fins comerciais, pondo-a em condição de navegabilidade, isso é, dotam a embarcação de tripulação e de equipamentos necessários à operação (PASOLDE, 2007, p.60).

<sup>22</sup>Companhias Estivadoras eram responsáveis pela atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares (PASOLDE, 2007, p.62).

O Operador Portuário com base na referida Lei também era titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias, tendo este que responder perante a Administração do Porto pelas avarias que poderiam ser ocasionadas à infraestrutura bem como a instalações pertencentes a eles, além de também responder perante o dono da carga que estivesse sob sua responsabilidade e a eventuais danos sofridos e por fim, arcar com a remuneração dos trabalhadores avulsos (CASTRO JUNIOR; CAPRARO, 2014, p.50).

Além de ter todas essas atribuições, o Operador Portuário também possuía poderes para negociar junto aos Sindicatos dos Trabalhadores Avulsos, os acordos coletivos de trabalho e as convenções coletivas de trabalho (CASTRO JUNIOR; CAPRARO, 2014, p.50).

Também passou a negociar direto com os armadores, permitindo que o sistema de cobrança, cujos valores de capatazia outrora eram cobrados pela Administração Portuária, passou a ser diretamente dos armadores, e estes por sua vez se ressarcem do exportador ou importador via conhecimento de embarque (CASTRO JUNIOR; CAPRARO, 2014, p.50).

Para que as empresas interessadas em atuar dentro da área do porto, determinava o art. 9º, §§ 1º e 2º da mesma norma que era de competência da Autoridade Portuária<sup>23</sup> pré-qualificar os operadores portuário, necessitando que tal pré-qualificação fosse realizada de acordo com o que ordenava o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que deveria necessariamente utilizar como princípios basilares a legalidade, a equidade e igualdade de oportunidade para todos os pedidos apresentados e que tinham cumpridos os requisitos necessários para a qualificação (JUNQUEIRA, 2002, p. 120).

Dessa forma, afirmavao art. 9º da Lei nº 8.630/93:

A pré-qualificação do operador portuário será efetuada juntamente à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas;§ 1º As normas de pré-qualificação referida no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade;§ 2º A Administração do Porto terá 30 (trinta) dias, contados do pedido do interessado, para decidir (BRASIL, 1993).

Dentre as várias exigências que deveriam ser cumpridas para que o operador portuário fosse pré-qualificado, as que mais se destacavam eram “a

---

<sup>23</sup>Conforme art. 3º da Lei 8.630/93 Autoridade Portuária é a denominação da Administração Portuária, exercendo suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica (BRASIL, 1993).

capacidade Jurídica, situação fiscal regular, capacidade e idoneidade financeira e capacidade técnica” (CASTRO JUNIOR; CAPRARO, 2014, p.60).

Ademais, com base no art. 9º, § 3º, a tão mencionada Lei nº 8.630/93, considerava como operadora portuária nata a Administração do Porto, não sendo necessária a pré-qualificação da mesma (CASTRO JUNIOR; CAPRARO, 2014, p.60).

Por fim, preconizava o art. 10 da referida Lei que o operador portuário deveria necessariamente seguir as disposições bem como as regulamentações legais quanto às atividades portuárias, sendo um dos principais os regulamentos internos dos portos (CASTRO JUNIOR; CAPRARO, 2014, p.60).

O que se percebe diante da criação da figura do Operador Portuário é que este veio corrigir um entrave operacional de uma sistemática adotada nos portos brasileiros que era a operação simultânea de entidades estivadoras em um único navio ou em uma única área do porto, fato este que muitas vezes dificultava as operações (CASTRO JUNIOR; CAPRARO, 2014, p.62).

Ocorre que, com o passar do tempo os avanços trazidos pela Lei nº 8.630/93 tornaram-se insuficientes, os portos foram crescendo, as demandas aumentado, as atividades se modernizando e como isso, os Operadores Portuários e demais agentes sentiram a necessidade de um regulamento legal mais atual e que suprisse todas as suas necessidades, o que tornou necessária a sua substituição, fato que ocorreu 2013, com a entrada em vigor da Lei nº 12.815/2013.

### **3.2 As atividades desenvolvidas pelo Operador Portuário após criação da Lei nº 12.815/2013**

Publicada no dia 5 de junho de 2013, a Lei nº 12.815, conhecida como Lei dos Portos, surgiu com o intuito de regular a exploração dos portos, instalações portuárias e demais atividades desempenhadas pelos operadores portuários (BRASIL, 2013).

A referida Lei em seu art. 2º, inciso XIII, conceituou o operador portuário como sendo uma “pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado”. O que se percebe diante de tal conceito apresentado e fazendo um

comparativo com o antigo dispositivo legal, é que este fora ampliado, atribuindo ainda mais funções aos operadores, além de ter aumentado as suas responsabilidades no que diz respeito ao seu âmbito de atuação (BRASIL, 2013).

Apesar da ampliação no conceito de Operador Portuário e de estabelecer como as suas atividades seriam regulamentadas, a referida norma não elencou quais seriam as atividades desenvolvidas por tal agente. Sendo assim, ficou a cargo da Antaq definir quais seriam essas atividades, e em fevereiro de 2014, a Antaq publicou a Resolução nº 3274 que dispõe sobre a fiscalização da prestação de serviços portuários, estabelecendo infrações administrativas pelo não cumprimento das normas legais.

Sendo assim, dispõe o art. 15 da referida resolução que todas as operações portuárias realizadas dentro da área dos portos organizados serão feitas de forma exclusiva pelos operadores portuários desde que autorizados pela autoridade portuária (BRASIL, 2014).

Ordena ainda o art. 17 da mesma Resolução que somente poderá atuar dentro da área do porto organizado o operador portuário pré-qualificado pela autoridade portuária, com observância de todas as normas impostas pelo poder concedente (BRASIL, 2014).

Quanto às operações realizadas pelo operador portuário, conforme art. 19 compete a ele coordená-las e dirigi-las, fato que não impede uma posterior supervisão e acompanhamento pela autoridade do porto (BRASIL, 2014).

No que tange à contratação dos serviços pelo operador portuário, estes serão feitos de forma livre entre este e o tomador de serviço (art. 20). Ademais, vale ressaltar que em caso de movimentação e armazenamento de mercadorias compartilhadas por dois ou mais operadores dentro da área do porto, ambos possuirão responsabilidade solidária frente ao usuário, administração do porto ou a Antaq (art. 21). O parágrafo único do mesmo artigo afirma que mesmo ocorrendo a terceirização dos seus serviços, o operador portuário continuará sendo responsável por eles (BRASIL, 2014).

Quando mercadorias destinadas a embarques ou proveniente de desembarques se apresentarem em condições não propícias ao transporte, armazenamento, manipulação e entrega à embarcação, ordena o art. 22 que deve o Operador Portuário recusar o seu recebimento e de imediato comunicar o ocorrido à

autoridade portuária para que sejam tomadas as devidas providencias (BRASIL, 2014).

E por fim, nos termos do art. 23, operador portuário é totalmente responsável por qualquer pessoa, máquinas equipamentos ou veículos que estiverem a seu serviço caso adentrem na área portuária (BRASIL, 2014).

Para o operador portuário atuar dentro da área do porto organizado realizando tais operações, é necessário que este venha a fazer a sua pré-qualificação, conforme disposto na Portaria nº 111/2014 elaborada pela Secretaria Especial de Portos (SEP) que elenca os procedimentos que devem ser observados para que seja emitido o certificado de atuação, conforme será apresentado no tópico seguinte.

### **3.3 Portaria sep nº 111/2014 e sua aplicação na pré-qualificação do Operador Portuário**

Criada no dia 07 de agosto de 2013, a Portaria SEP nº 111/2014 determina normas, critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários, a serem observadas pela Administração dos Portos, conforme ditames do inciso IV, art. 16 da Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013).

A referida portaria surgiu para regulamentar o disposto no art. 17, inciso III, da Lei nº 12.815/2013, vez que este afirma que para o operador portuário desempenhar suas atividades dentro da área do porto organizado, ele necessariamente deve solicitar a sua pré-qualificação perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente (BRASIL, 2013).

Diante disso, irão ser apresentados nos demais tópicos os requisitos e procedimentos para ocorrer à pré-qualificação do operador portuário, para que estes possam atuar dentro da área do porto organizado.

#### **3.3.1 Processo de pré-qualificação do Operador Portuário**

Sobre o procedimento de pré-qualificação, quando da sua solicitação, ordena o art. 6º, inciso I, que deve o operador portuário apresentar o requerimento de qualificação e uma declaração de responsabilidade, para que caso ele venha causar algum acidente, seja responsabilizado, devendo arcar com os prejuízos e

danos ocasionados. Além disso, este pedido não pode ser genérico, ou seja, ele deve indicar especificadamente a sua área de atuação dentro do porto (BRASIL, 2013).

Nos termos do inciso II do art. 6º no momento do requerimento, também deve ser comprovada a capacidade jurídica do operador portuário, ou seja, que ele possui aptidão efetiva para exercer direitos e contrair obrigações, com responsabilidade absoluta ou relativa pelos seus atos (BRASIL, 2013).

Para que seja comprovada a capacidade jurídica, conforme o art. 7 da referida portaria, deve o operador portuário apresentar:

- I - Estatuto ou contrato social, consolidado e em vigor, com atividade de operador portuário definida no objeto social, devidamente registrado no órgão competente.
- II - Comprovação da nomeação ou investidura dos representantes legais da pessoa jurídica, quando não constar dos documentos referidos no inciso I deste artigo.
- III - Comprovação da inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ).
- IV - Decreto de autorização, devidamente arquivado, em se tratando de pessoa jurídica estrangeira em funcionamento no País.
- V - Certidão Negativa de Registro de Interdições e Tutelas dos diretores ou administradores titulares da pessoa jurídica ou de seus representantes legais (BRASIL, 2013).

O inciso II do art. 6º, ordena ainda que o Operador faça a comprovação da sua regularidade fiscal, por meio do atendimento às exigências do fisco, através da quitação dos respectivos tributos federais, estaduais e municipais, sobre os quais esteja sujeito, seja tal obrigação principal ou acessória (BRASIL, 2013). A referida comprovação deverá ser feita da seguinte forma, conforme dispõe o art. 8º:

- I - Comprovante de pagamento da contribuição sindical obrigatória; II - Prova de situação regular quanto aos débitos trabalhistas; III - Prova de regularidade com as Fazendas Federal, Estadual e Municipal da sede da pessoa jurídica, na forma e validade da Lei; IV - Prova de situação regular perante a Previdência Social (CND); V - Prova de situação regular perante o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS); VI - Prova de situação regular perante o Programa de Integração Social (PIS); VII - Certificado de Regularidade Jurídico-Fiscal (CRJF) (BRASIL, 2013).

Determina ainda o inciso II do art. 6º que o operador portuário deve provar a sua idoneidade financeira, ou seja, que possui plena capacidade de satisfazer os encargos assumidos, bem como possuir aptidão para o desempenho da atividade de operador, sendo esta aptidão comprovada por meio de atestado de desempenho anterior, pela exigência de aparelhamento e do seu pessoal, adequados e disponíveis para a realização das atividades portuárias (BRASIL, 2013).

O § 3º do art. 6º determina que todos os documentos para provar as situações acima descritas, devem necessariamente ser apresentados na sua forma original, além de cópia autenticada em cartório ou por empregado designado pela administração do porto, desde que à vista do original e deverão estar validados na data da sua apresentação (BRAIL, 2013).

Nesse sentido, tem-se o art.11, estabelecendo que após a entrega de toda a documentação, a Administração do Porto terá o prazo de 30 (trinta) dias, para processar e proferir a decisão pela qualificação ou não do operador portuário, levando em consideração o rito previsto em norma complementar que deverá ser observada no momento na análise do pedido (BRASIL, 2013).

Estabelece ainda os § 1º e § 2º do art.11, que no momento da análise da documentação se a Administração Portuária verificar que está faltando algum documento, deverá conceder ao operador um prazo máximo de 60 (sessenta) dias para que haja a complementação, e findo o prazo sem que o interessado tenha complementado a documentação, o seu pedido de pré-qualificação deverá ser indeferido pela Administração (BRASIL, 2013).

Em caso de indeferimento do pedido de pré-qualificação, o operador portuário nos termos do art. 12, inciso I, poderá interpor recurso no prazo de 15 (quinze) dias contado da ciência do ato da negativa (BRASIL, 2013).

Ademais, havendo a interposição do recurso, a Administração do Porto deverá encaminhá-lo a Autoridade Portuária, que no prazo de 5 (cinco) dias poderá reconsiderar a decisão tomada. Caso tal reconsideração não ocorrer, deverá o recurso subir para a instância superior juntamente com o processo administrativo, e neste caso, a decisão necessariamente deverá ser tomada no prazo máximo de 30 (trinta) dias, sob pena de responsabilidade do julgador, conforme dispõe o art. 12, inciso II, § 2º (BRASIL, 2013).

Nos termos do art.12, inciso II, § 3º, uma vez proferida a decisão, deverá o processo administrativo ser encaminhado a Administração do Porto para que sejam tomadas as medidas cabíveis, qual seja se procedente o pedido do recurso, deverá a Administração fazer a pré-qualificação do operador portuário, se improcedente, arquivará o pedido (BRASIL, 2013).

Por fim, apresentados e aprovados pelos setores competentes, os documentos de comprovação da capacidade jurídica, de regularidade fiscal, de idoneidade financeira e de capacidade técnica obrigatória para pré-qualificação, nos

termos da Portaria SEP nº 111/2013, a empresa estará pré-qualificada e obterá o certificado de pré-qualificação de operador portuário.

### 3.3.2 Certificação do Operador Portuário

Nos termos do art. 13 da Portaria SEP nº 111, todos os certificados de qualificação de operadores portuários somente valerão pelo prazo de 5 (cinco anos) contados a partir da sua data de emissão. Ademais, mesmo depois da sua certificação, poderá ser solicitado aos operadores que apresentem perante a Administração do Porto comprovação de que continuam em condições regulares idênticas quando da sua certificação, conforme ordena o seu art. 14 (BRASIL, 2013).

De posse do certificado de operador portuário, a pessoa jurídica qualificada só poderá realizar operações portuárias depois de apresentar aos setores competentes da Autoridade Portuária os documentos específicos, quais sejam:

- a) de sua inscrição no Concentrador de Dados Portuários; b) da contratação de apólice de seguro nas condições estabelecidas nesta Portaria e, c) das autorizações específicas, obtidas junto a autoridades de meio ambiente, aduaneira, sanitária e de polícia marítima, quando necessárias ao desempenho de suas atividades na área do porto organizado, inclusive com contratação da destinação final autorizada para resíduos sólidos (art.15) (BRASIL, 2013).

Para que seja mantida a sua qualificação, durante esse prazo de 5 (anos) dispõe o art. 17, que o operador portuário deverá apresentar documentos que comprovem a sua situação fiscal regular, de idoneidade financeira, bem como relatórios estatísticos de suas movimentações ou operações portuárias a cada 12 (doze) meses, contado da data da sua pré-qualificação, sob pena de ter cancelada a sua certificação (BRASIL, 2013).

Caso haja alguma alteração no documento que comprovou a sua capacidade jurídica no momento da pré-qualificação, nos termos do art. 17, o operador deve no prazo de 10 (dez) dias, comunicar a Administração Portuária (BRASIL, 2013).

Aproximando-se o prazo de vencimento do certificado do operador portuário e querendo renová-lo determina o art. 19 que este deverá apresentar a sua solicitação à Administração do Porto, com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias da data do vencimento do atual certificado, garantindo, assim, a continuidade

das suas operações, mesmo após o vencimento, e até que se encerre o processo e seja emitido novo certificado (BRASIL, 2013).

Quanto ao pedido de cancelamento do certificado de operador, este poderá ser feito perante a Administração do Porto, desde que obedecidos os seguintes requisitos conforme ordena o art. 19 e seus parágrafos:

§ 1º Solicitado o cancelamento pelo próprio operador portuário, a Administração do Porto o cancelará, sem prejuízo da quitação de suas obrigações perante o OGMO e a Administração do Porto; § 2º Solicitado o cancelamento por terceiros ou pela Administração do Porto, esta instruirá o processo, no prazo máximo de 30 (trinta) dias, e o remeterá à Antaq para instauração do processo administrativo e decisão; § 3º O operador portuário que tiver sua qualificação cancelada em decorrência de infringências capituladas na legislação vigente e na presente Portaria somente poderá solicitar nova pré-qualificação após regularizada a situação que deu causa ao cancelamento e depois de decorrido o prazo de 6 (seis) meses do cancelamento; § 4º Da decisão da Antaq de cancelamento da certificação caberá recurso, dotado de efeito suspensivo, no prazo de 30 (trinta) dias, devendo a SEP/PR<sup>24</sup> julgar em até 30 (trinta) dias (BRASIL, 2013).

Prevê também o art. 21, que as ocorrências desabonadoras por parte do operador portuário que apresente insatisfação quanto ao seu desempenho, descumprimentos das regras estabelecidas em normas emanadas pela Administração do Porto ou em outras, reclamações na prestação de seus serviços, bem como dano ao meio ambiente ou na segurança e saúde ocupacional dos demais, deverá ser levadas à Administração do Porto que irá encaminhar à Antaq para que tais condutas sejam analisadas e para que as devidas penalidades sejam aplicadas, baseada na Lei nº 12.815/2013 (BRASIL, 2013).

### 3.3.3 Obrigações do Operador Portuário

Nos termos do art. 23, o operador portuário possui como responsabilidade a preservação do meio ambiente, devendo responder por eventuais danos causados a este, bem como zelar pelas normas estabelecidas pela Administração do Porto e as de caráter geral que vierem a surgir durante o período de sua licença (BRASIL, 2013).

Também possui como responsabilidade cumprir as disposições legais que regulamentam a segurança e a saúde no ambiente do trabalho portuário, norma esta

---

<sup>24</sup>A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) é um órgão governamental brasileiro vinculado à Presidência da República e é responsável pela formulação de políticas e diretrizes para o fomento do setor dos portos marítimos, além da execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura portuária (FABRE, 2019, p. 29).

conhecida como NR – 29<sup>25</sup>. Deve também comunicar de imediato a Administração Portuária a ocorrência de qualquer natureza ou ilícitos que violam o sistema de segurança portuária (BRASIL, 2013). Ademais, ordena ainda o mesmo dispositivo que, os operadores portuários são responsáveis:

Pela conformidade, em todos os aspectos, dos veículos que transportam cargas que lhe forem confiadas, em especial, entre outras, as da NR-29 e, no caso de cargas perigosas, se estão de acordo com a NBR 9735/2005<sup>26</sup>; Pela devolução, à Administração do Porto, dos cais, redes de serviço e instalações de apoio ao trabalhador portuário que lhe foram colocados à disposição para operação, nas mesmas condições de limpeza e conservação como foram recebidos pelo operador portuário, respondendo por eventuais despesas de manutenção corretiva dos danos devidamente constatados como tendo ocorrido no período em que tais instalações estiveram a sua disposição; Pela atividade de movimentação de passageiros a bordo de navios, no embarque, desembarque e trânsito nas instalações portuárias, executada de acordo com instruções de seu comandante ou de seus prepostos, atendidas as exigências das demais autoridades intervenientes na atividade portuária (art. 23) (BRASIL, 2013).

E por fim, estabelece o art. 25 que, para que seja mantido o certificado de operador portuário, é necessário que este mantenha a sua regularidade perante o órgão gestor de mão de obra, durante o prazo de validade do seu certificado, qual seja de 5 (cinco) anos (BRASIL, 2013).

### **3.4 Responsabilidades do Operador Portuário frente à Lei nº 12.815/2013 quando do não cumprimento das suas obrigações**

O capítulo V da Lei nº 12.815/1993, conhecida como Lei dos Portos, trata a respeito do operador portuário. Sendo assim, será apresentado neste tópico as responsabilidades do operador portuário em casos de não cumprimento das suas obrigações.

Quanto às responsabilidades do Operador Portuário, dispõe o art. 26, inciso I, que caso este venha causar danos de forma culposa aos equipamentos que estão sob a sua responsabilidade, porém pertencem à Administração do Porto, ou danificar as instalações e à infraestruturas que se encontrem dentro da área do porto

---

<sup>25</sup>Norma regulamentadora 29 - NR 29. Regula 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 (CARVALHO, 2015, p. 15).

<sup>26</sup>NBR 9735 que estabelece o Conjunto mínimo de equipamentos para emergências no transporte terrestre de produtos perigosos, composto pelo equipamento de proteção individual, a ser utilizado pelo condutor e auxiliares envolvidos no transporte, equipamentos para sinalização da área da ocorrência e extintor de incêndio portátil para a carga.

organizado, o operador irá responder perante a própria Administração sobre os atos praticados, para que esta venha tomar as devidas providências quanto ao reparo dos danos causados (BRASIL, 2013).

O art. 26, inciso II, afirma que o operador é responsável pelas mercadorias que estiver transportando e que caso venha ocorrer algum dano, seja por causa de alguma operação que estiver realizando ou em decorrência dela, ele terá que responder perante o proprietário da mercadoria ou perante o consignatário que é aquele que irá receber, para que ambos venham solucionar a questão, salvo se a mercadoria estiver em área controlada pela administração do porto e após o seu recebimento, neste caso, quem irá responder será a própria administração (BRASIL, 2013).

E também, segundo o inciso III desse artigo, quando ocorrer avarias<sup>27</sup> no navio em que o operador portuário seja responsável, ou nas mercadorias dada a transporte, este irá responder perante o armador por tais ocorrências (BRASIL, 2013).

Em caso de contratação de trabalhador portuário, dispõe o art. 26, IV que operador será responsável pelo pagamento daquele pelos serviços prestado, bem como pelos respectivos encargos que dela surgir (BRASIL, 2013).

Além disso, em caso de contribuições por parte do Operador Portuário, não sendo estas recolhidas, ele irá responder ao órgão gestor de mão de obra do porto onde desenvolve suas atividades, nos termos do art. 26, V (BRASIL, 2013).

A despeito do repasse dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso, o operador portuário deverá prestar contas perante os órgãos competentes pelo recolhimento, e caso não ocorra o repasse, o operador será penalizado (art. 26, VI) (BRASIL, 2013).

Responderá também o operador portuário perante a autoridade aduaneira por aquelas mercadorias sujeitas ao controle aduaneiro enquanto elas estiverem sob a sua responsabilidade, ou quando tenha controle ou uso exclusivo da área onde se encontrem depositado ou devam transitar (art.26, VII) (BRASIL, 2013).

E por fim, nos termos do art. 27, as atividades que são desenvolvidas pelo operador portuário estão sujeitas às normas criadas e estabelecidas pela Antaq, e,

---

<sup>27</sup>Avarias são danos ou prejuízos causados aos navios ou as mercadorias, por violência, choques ou demais causas diversas (PORTO, 2006, p. 78).

além disso, ele também é titular e totalmente responsável pela coordenação das operações portuárias que vier a efetuar (BRASIL, 2013).

O que se observa da análise de tais dispositivos é que com o advento da Lei nº 12.815/2013, todas as atividades desenvolvidas pelo operador portuário passaram a ser totalmente monitoradas pela administração do porto, e para, além disso, ele também deverá responder perante aquele agente para o qual prestará os seus serviços, fato este que o obriga a realiza-los de forma mais responsável, sob pena de ser penalizado.

A criação da figura do Operador Portuário representa um avanço significativo. A ampliação da sua área de atuação e as atividades desenvolvidas dentro da área do porto organizado fez desde um agente transformador, que contribui de forma significativa para o desenvolvimento do setor portuário. Contudo, é necessário que se analise como essas atividades estão sendo desenvolvidas e como elas podem causar danos ao meio ambiente, para assim traçar meios de mitigação e combate a tais danos. Tal análise será feita no capítulo seguinte.

#### **4 RESOLUÇÃO CONAMA 398 E A (DES) NECESSIDADE DE INCLUSÃO DO OPERADOR PORTUÁRIO NO ROL DO SEU ART. 1º**

Antes de adentrar na questão objeto deste capítulo, qual seja a necessidade de alteração da Resolução CONAMA 398, faz-se necessário apresentar o seu órgão criador, bem como as suas competências e o seu âmbito de atuação.

Criado em 1981 pela Lei nº 6.938/81<sup>28</sup>, que estabelece a Política Nacional do Meio Ambiente, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), conforme dispõe o seu art. 6º, inciso II:

É um órgão consultivo e deliberativo com a finalidade de assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente e os recursos naturais e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida.

Decompondo-se interpretativamente esse artigo, tem-se como elementos centrais das ações inerentes ao CONAMA, assessorar, estudar, propor e deliberar, na sua área de competência, diretrizes de políticas públicas através de normas e padrões (PAES, 2017, p. 97).

Além disso, também cabe ao órgão, dentro de sua competência, criar normas e determinar padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida (PAES, 2017, p. 99).

As Resoluções do CONAMA representam um progresso na busca de preservação ao meio ambiente. Um colegiado instituído inicialmente em meio a um cenário político, que buscava a qualquer preço o desenvolvimento, foi sendo aos poucos reorganizado, estabelecendo-se como um órgão criador de normas, agora priorizando o desenvolvimento sustentável (PAES, p. 99).

Atualmente, o conselho é formado por 23 (vinte e três) membros, oito representantes do governo federal, cinco de governos estaduais sendo um de cada região geográfica, dois de governos municipais, quatro de entidades ambientalistas de âmbito nacional e dois de entidades empresariais (BRASIL, 2019).

A adoção de um processo para a proposição e o amadurecimento das normas ambientais, aliado à representatividade dos atores que compõe o seu

---

<sup>28</sup>Lei nº 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 (BRASIL, 1981).

conselho, fazem do CONAMA palco importante na negociação política (NOGUEIRA NETO, 2012, p. 11). Estabelecer um colegiado de caráter deliberativo e consultivo, composto por representantes dos três níveis da Federação, governo federal, estadual e municipal, mais o setor empresarial e da sociedade civil, não foi uma tarefa simples (NOGUEIRA NETO, 2012, p. 11).

O respeito às divergências está constantemente na construção das propostas concretas, formuladas a partir de visões e de interesse distintos sobre os temas a serem disciplinados nas Resoluções (NOGUEIRA NETO, 2012, p. 13).

Essa é a contribuição democrática que o Conselho oferece desde a sua origem, congregando os diferentes tipos de vista dos setores governamentais, assegurar visão uniforme para as políticas públicas em discussão, garantindo a interlocução e o diálogo com todos os entes federativos assim como a interação e a busca de convergência com representantes do setor empresarial e da sociedade civil, incluindo as academias e as entidades ambientais e sociais (NOGUEIRA NETO, 2012, p. 17).

A despeito da sua competência, nos termos do art. 7º, inciso I, do Decreto nº 3.942/2001<sup>29</sup>, é de competência do CONAMA estabelecer, mediante proposta do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, dos demais órgãos integrantes do SISNAMA<sup>30</sup> e de conselheiros do CONAMA, normas e critérios para o licenciamento de atividades efetivas ou potencialmente poluidoras (BRASIL, 2001).

Dispõe ainda o art. 7º, inciso II, do mesmo decreto, que pode o CONAMA determinar, quando julgar necessário, a realização de estudos das alternativas e possíveis consequências ambientais de projetos públicos ou privados, requisitando aos órgãos federais, estaduais e municipais, e às entidades privadas, informações, notadamente indispensáveis à apreciação de Estudos Prévios de Impacto Ambiental (BRASIL, 2001).

Compete ainda ao CONAMA, nos termos do art. 7º, inciso IV, da mesma norma legal, determinar, mediante representação do IBAMA, a perda ou restrição de benefícios fiscais concedidos pelo Poder Público, em caráter geral ou condicional, e

---

<sup>29</sup>Decreto nº 3.942, de 27 de setembro de 2001, dá nova redação aos arts. 4º, 5º, 6º, 7º, 10 e 11 do Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990 (BRASIL, 2001).

<sup>30</sup>O Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA), constituído pelos órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios e pelas fundações instituídas pelo Poder Público, responsáveis pela proteção e melhoria da qualidade ambiental (BRASIL, 1990).

a perda ou suspensão de participação em linhas de financiamento em estabelecimento oficiais de créditos. Estabelece ainda, de forma privativa, normas e padrões nacionais de controle da poluição (BRASIL, 2001).

A missão do CONAMA é a de regulamentação das Leis, ou seja, dizer como elas devem ser aplicadas, de modo eficaz em melhor proteger o meio ambiente e os recursos naturais da Republica Federativa do Brasil e, além disso, cria Resoluções para fomentar de modo mais severo essa proteção.

Partindo dessa visão protecionista, o Conselho Nacional do Meio Ambiente criou a Resolução de nº 398 que dispõe sobre:

Conteúdo mínimo do plano de Emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em 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 (BRASIL, 2008).

Publicada no dia 12 de junho de 2008, a Resolução CONAMA nº 398 substituiu a Resolução de nº 293, que preconizava em seu art. 8º que esta deveria ter seus termos revisados no prazo de 5 (cinco) anos (BRASIL, 2008).

A Resolução CONAMA 398 dispõe em seu art. º in verbs:

Os portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, plataformas, as respectivas instalações de apoio, bem como sondas terrestres, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares deverão dispor de plano de emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, na forma desta resolução. § 1º Os portos organizados, instalações portuárias, terminais e estaleiros, mesmo aqueles que não operam com carga de óleo, deverão considerar cenários acidentais de poluição de óleo por navios, quando: I - o navio se origina ou se destina às suas instalações; e II - o navio esteja atracado, docado ou realizando manobras de atracação, de desatracação ou de docagem, na bacia de evolução dessas instalações. § 2º Os incidentes de poluição por óleo, originados de navios, ocorridos nas áreas de fundeio, canal de acesso e canal de aproximação ao porto, estes previstos em cartas náuticas, serão tratados nos planos de área (BRASIL, 2008).

A atual resolução inovou em questões importantíssimas que não foram tratadas pela Resolução revogada. Acrescentou no art. 1º a obrigatoriedade do PEI para “sondas e terminais terrestres, marinhas clubes náuticos e instalações similares. Além disso, ampliou a abrangência do PEI para alcançar outras instalações que lidam com hidrocarboneto, como as refinarias” (BRASIL, 2008).

Exige ainda cenários acidentais envolvendo navios, quando esses se originam ou se destinam aos portos ou terminais, ou estejam realizando manobras

de atracação<sup>31</sup>, desatracação<sup>32</sup> ou docagem<sup>33</sup> na bacia de evolução das instalações (art. 1º, §1ª, I, II). Tal exigência tornou-se necessário tendo em vista que antes não havia de forma explícita a inclusão dos navios nas hipóteses acidentais do PEI (BRASIL, 2008).

Além disso, estabeleceu em seu art. 5º, § 1º, que “as marinas, clubes náuticos, pequenos atracadouros, instalações portuárias públicas de pequeno porte e instalações similares que armazenem óleo ou que abasteçam embarcações em seus cais, e as sondas terrestres deverão possuir um Plano de Emergência Individual simplificado” (BRASIL, 2001). Trata-se de um importante enfoque no novo PEI.

Também em seu art. 3º, § 4º, abre a possibilidade de elaboração de PEI compartilhados para “instalações portuárias, de um mesmo empreendedor, situadas na mesma área geográfica, para as ações de combate a derramamento de óleo no mar, descritos e apresentados em documento único, a critério do órgão ambiental competente” (BRASIL, 2001).

Quanto à forma de elaboração do PEI, seus objetivos, o que deverá conter no momento da sua entrega para o órgão licenciador e demais especificidades, serão apresentados a seguir.

#### **4.1 Plano de Emergência Individual (PEI)**

Um sistema de gestão visa à análise do processo no qual está inserido, a fim de conhecer seus pontos fortes e fracos, e assim, melhorar ou reparar as atividades executadas, evitando, dessa forma a ocorrência de acidentes (HUET, 2008, p. 5).

Contudo, se por ventura houver a ocorrência de algum episódio não previsto, é necessário que se tenha uma estratégia para minimizar e reparar os danos causados. Assim, considerado como ferramenta de mitigação dos impactos

---

<sup>31</sup> Atracação é a manobra necessária para aproximar ou encostar o navio ao cais ou a outra embarcação, a fim de realizar a operação de carregamento ou descarregamento de mercadoria ou embarque e desembarque de pessoas (VASQUES, 2016, p. 35).

<sup>32</sup> Desatracação é a manobra que se faz para afastar o navio do cais ou de qualquer local que ele esteja atracado (VASQUES, 2016, p. 35).

<sup>33</sup> Docagem é um processo necessário para que se prolongue a vida útil de um navio, reparando as falhas e defeitos mais graves, que não são passíveis de serem reparados por uma simples manutenção (VASQUES, 2016, p. 23).

ambientais resultantes de possíveis vazamentos, têm-se os planos de emergência individual (PEI) (HUET, 2008, p. 5).

O PEI, conforme dispõe o art. 2º, inciso XXII, da Resolução CONAMA 398, “trata-se de um documento ou conjunto de documentos, que contenha as informações e descreva os procedimentos de resposta da instalação a um incidente de poluição por óleo, em águas sob jurisdição nacional, decorrente de suas atividades” (BRASIL, 2008).

O PEI é elaborado com o objetivo de garantir que a unidade seja capaz de realizar, de forma imediata e eficiente, as ações de respostas necessárias para atendimento a eventuais incidentes com derramamento de óleo (HUET, 2008, p. 10).

Além disso, o PEI contém uma relação de “equipamentos e materiais que podem ser utilizados para controle do acidente e limpeza de áreas atingidas. Também garante que a unidade seja capaz de realizar rapidamente as ações necessárias por meio de recursos de primeira resposta” (HUET, 2008, p. 11).

Ele, também apresenta informações e detalhes sobre possíveis recursos que possam ser utilizados em emergências de maior porte ou de maior duração, consideradas como de abrangência regional, nacional e até internacional (HUET, 2008, p. 12).

A obrigação de “desenvolver um PEI e uma estrutura que seja capaz de responder a incidente de poluição por óleo no mar e em águas interiores no Brasil teve base na Convenção Internacional sobre Preparação, Resposta e Cooperação em Casos de Poluição por Óleo, também conhecida como OPRC 90”<sup>34</sup> (HUET, 2008, p. 13). A OPRC 90 foi aprovada pela Organização Marítima Internacional<sup>35</sup> (IMO, em inglês) em 30/11/90, mas entrou em vigor em 1995.

Entre os objetivos da OPRC 90 está a necessidade de desenvolver e manter adequada capacitação para lidar com situações de emergência a vazamentos de óleo, tanto por parte das empresas petrolíferas, portos, transportadoras de petróleo e derivados, como por parte do governo, visando a

---

<sup>34</sup>Convenção Internacional sobre Preparação, Resposta e Cooperação em Casos de Poluição por Óleo (OPRC 90), dispõe que as partes causadoras de acidentes com derramamento de óleo no mar, deveram se comprometer, conjunta ou individualmente, a tomar todas as medidas adequadas, em conformidade com as disposições da presente Convenção e de seu Anexo, para o preparo e a resposta em caso de incidente (BRASIL, 1995).

<sup>35</sup>Organização Marítima Internacional (IMO) é a agência especializadas Nações Unidas, que tem por objetivo instituir um sistema de colaboração entre governos para questões técnicas que interessam à navegação comercial internacional, além de encorajar a adoção geral de normas relativas à segurança marítima e à eficácia da navegação (FONSECA, 2000, p. 66).

implantação de um Sistema Nacional de Resposta à Emergência (SOUZA FILHO, 2006, p. 40).

Tendo como base a OPRC 90, criou-se a Lei Federal nº 9.966/2000, que veio “dispor 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” (BRASIL, 2000).

O art. 7º da referida Lei estabelece que “Os portos organizados, instalações portuárias e plataformas, bem como, suas instalações de apoio, deverão dispor de planos de emergência individuais para o combate à poluição por óleo e substâncias nocivas ou perigosas, os quais serão submetidos à aprovação do órgão ambiental competente”.

A partir da Lei nº 9.966/2000 surgiu a Resolução CONAMA nº 293/2001 que serviu para orientar e padronizar a elaboração do plano de emergência individual, definindo regras e penalidades em caso de não cumprimento. Ocorre que, 8 (oito) anos depois, em 2008, conforme dito anteriormente, a referida Resolução foi alterada pela CONAMA nº 398, que dispõe sobre o conteúdo mínimo do PEI (HUET, 2008, p. 25).

O PEI, bem elaborado, conforme as diretrizes da Resolução CONAMA nº 398/2008, apresenta hipóteses acidentais que poderão contaminar o meio aquático por incidentes de poluição por óleo, decorrentes das atividades realizadas pela instalação e/ou a ela relacionadas, como atracação e desatracação de navios, operação de abastecimento de óleo combustível, operação de carga e descarga com caminhões-tanque ou composições ferroviárias, entre outras (SOUZA FILHO, 2006, p. 101).

Para além da obrigação das instalações de dispor de um PEI, fundamental investir na prevenção, na preparação e na resposta rápida, com equipes capacitadas e bem treinadas, dispendo de equipamentos e materiais apropriados tanto para conter e recolher as manchas de óleo próximo à fonte poluidora, como nas diversas frentes de trabalho, evitando que áreas sensíveis sejam contaminadas (VILARDO, 2012, p. 10).

A proposta de apresentação do PEI deve demonstrar que a instalação está capacitada para efetuar as ações de resposta aos cenários acidentais identificados, com recursos humanos e materiais, próprios e de terceiros, visando proteger o meio ambiente e a população. Além disso, devem conter as ações de

contenção e recolhimento do óleo vazado, proteção de áreas sensíveis, procedimentos de limpeza das áreas afetadas, e plano de ação para fauna (VILARDO, 2012, p. 13).

A Resolução CONAMA nº 398 possui 4 (quatro) anexos, sendo estes:

**Anexo I: Conteúdo mínimo do PEI:** Identificação da instalação; Cenários acidentais; Informações e procedimentos de resposta; Encerramento das operações; **Anexo II: Informações referenciais para sua elaboração:** Identificação e avaliação dos riscos; Análise da vulnerabilidade; Treinamento de pessoal e exercícios de resposta; **Anexo III: Critérios para dimensionamento da capacidade de resposta:** equipamentos de contenção e remoção; **Anexo IV: Informações para elaboração do PEI simplificado** (BRASIL, 2008, grifo nosso).

Conforme diretrizes do anexo I, o solicitante deverá apresentar a instalação que irá desenvolver suas atividades, bem como possíveis cenários de ocorrência de acidente, demonstrando “a sua capacidade para executar de imediato, ações de respostas previstas para atendimento aos incidentes de poluição por óleo, com recursos próprios ou de terceiros” (VILARDO, 2012, p.13).

Quanto às diretrizes do anexo II, o PEI deverá conter ainda, informações sobre as operações realizadas, possíveis fontes de vazamentos e consequências, hipóteses acidentais, bem como cenários de pior descarga e históricos de acidentes. Para além disso, deverá apresentar resposta para possíveis deslocamentos do óleo para áreas sensíveis, bem como fazer a capacitação de pessoas para atuarem nesses cenários (VILARDO, 2012, p. 14).

No que tange às diretrizes do anexo III, os critérios para a fixação da capacidade de responder aos incidentes, deverá considerar as estratégias de respostas apresentadas no anexo I, bem como deverá dispor de barreiras de contenção, dispersantes químicos, materiais absorventes e armazenamento temporário. Além disso, deve apresentar a sua Capacidade Efetiva Diária de Recolhimento de Óleo (CEDRO) (VILARDO, 2012, p. 16).

Quanto ao anexo IV, este vem apresentar as informações para a elaboração do PEI simplificado, devendo conter a identificação e caracterização do empreendimento, as hipóteses de acidentes, os procedimentos para a comunicação da emergência, as ações de respostas, procedimentos para articulação com outros órgãos e os programas de treinamento (VILARDO, 2012, p. 16).

O conteúdo mínimo deverá ser desenvolvido seguindo os itens listados nesses anexos, para que seja aprovado pelo órgão responsável.

Embora a Resolução CONAMA nº 398 tenha trazido mudanças significativas para prevenção de acidentes com derramamento de óleo no mar, através da ampliação da obrigatoriedade de elaboração do PEI, a mesma deixou uma grande lacuna, vez que a obrigação legal não abarcou os Operadores Portuários.

A justificativa para não obrigarem os Operadores Portuários a dispor de um plano de emergência individual foi que estes não possuem instalações dentro da área do porto organizado. Tal entendimento é totalmente errôneo tendo em vista o atual cenário de atuação dos Operadores, deixando assim uma enorme abertura no que tange à proteção ao meio ambiente, conforme será exposto a seguir.

#### **4.2 A necessidade de o Operador Portuário dispor de plano de emergência individual**

O Operador Portuário é titular e responsável por coordenar as atividades desenvolvidas por suas máquinas, pessoas, veículos e equipamento que estão a seus serviços, sendo responsáveis por cada um (BRASIL, 1993).

Embora os Operadores não possuam instalações dentro da área do porto organizado, estes são pessoas jurídicas pré-qualificadas para desempenhar suas atividades dentro da referida área (BRASIL, 1993).

Os Operadores possuem diversos equipamentos que podem causar acidentes com vazamento de óleo no mar, tais como guindastes, empilhadeiras, pás carregadoras, retroescavadeira, caminhões comboio, dentre outros, e esses equipamentos estão sempre dentro da área do porto organizado. Sendo assim, não impor de forma legal que estes necessariamente devem dispor de Plano de Emergência Individual é lesar de forma direta o meio ambiente (DIAS, 2013, p. 33).

Ora, o fato de não possuírem instalações dentro da área do porto organizado não extingue a possibilidade de ocorrência de incidentes com derramamento de óleo no exercício de suas atividades, vez que estes também fazem o manuseio de forma significativa do agente causador do dano (DIAS, 2013, p.33).

Para comprovar tal afirmativa, serão apresentados alguns incidentes com derramamento de óleo ocasionado em operações desenvolvidas dentro da área do

Porto Organizado em atividades desenvolvidas por Operador Portuário, sendo o primeiro deles ocorrido na cidade de Paranaguá/PR.

Conforme descrição contida no Laudo Técnico do Acidente do Navio Vicuña, elaborado pelo IBAMA, o acidente ocorreu às 19:45h do dia 15 de novembro de 2004, decorrente de 2 (duas) explosões a bordo do Navio Vicuña, atracado no terminal privado da empresa Cattalini Terminais Marítimos, na cidade de Paranaguá/PR, em operação de descarga de metanol (CEI, 2005, p. 6).

A explosão provocou a ocorrência de um incêndio sobre o navio e na superfície das águas da baía no entorno do navio, além do derramamento de grande quantidade de óleo. O metanol espalhado em um raio de aproximadamente 300 metros entrou em combustão por diversas horas (CEI, 2005, p. 6).

Vale ressaltar aqui que, embora o incidente tenha acontecido na área de um arrendatário, nesse caso, ele se equipara a um Operador, visto que em operações mecanizadas é dispensada a sua utilização, conforme dispõe o art. 28 da Lei nº 12.815/2013 in vesbs:

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações: [...] II - de embarcações empregadas: [...] d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheço;

Embora tenha ocorrido à imediata mobilização de equipe do Corpo de Bombeiros, na tentativa de apagar o fogo através de jatos d'água, a partir de dois rebocadores, o incêndio prosseguiu até o dia seguinte à explosão. Em torno do navio, na tentativa de conter o óleo derramado, foram instaladas barreiras de contenção e absorventes que, no entanto, por não terem sido instaladas logo após o acidente e por não haver disponível a quantidade de equipamentos necessária, não foram suficientes para conter o óleo que já se dispersava pelas águas da baía (CEI, 2005, p. 6). Segue abaixo algumas fotos do ocorrido:

Figura 2 – Situação do óleo disperso na baía



Figura 3 – Contenção do óleo que vazava do Navio



Fonte: Comissão Especial de Investigação - CEI (2005).

As medidas para conter o vazamento de óleo mostraram-se insuficientes, estes se prolongaram por mais alguns meses, promovendo a contaminação de diversas áreas do Complexo Estuarino de Paranaguá, caracterizado como sendo um ambiente extremamente frágil e de elevada importância ecológica.

Em 2016, outro incidente com derramamento de óleo ocorreu, desta vez no Porto do Itaqui, localizado em São Luis/MA. O incêndio ocorreu no dia 20 de novembro de 2016, às 06h30min, no guindaste Liebherr da Operadora Portuária Brazil Marítima, localizado no berço 101. Foi constatado que os 2 (dois) tanques de combustíveis (óleo e diesel) e o tanque de óleo hidráulico foram atingidos. Por volta das 09h30min, houve derrames de óleo hidráulico no cais, sendo observado um filete de óleo no mar (EMAP<sup>36</sup>, 2016).

---

<sup>36</sup> Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP) exerce a função de autoridade portuária no Porto do Itaqui, nos termos da Lei nº 12.815/2013 (EMAP, 2016).

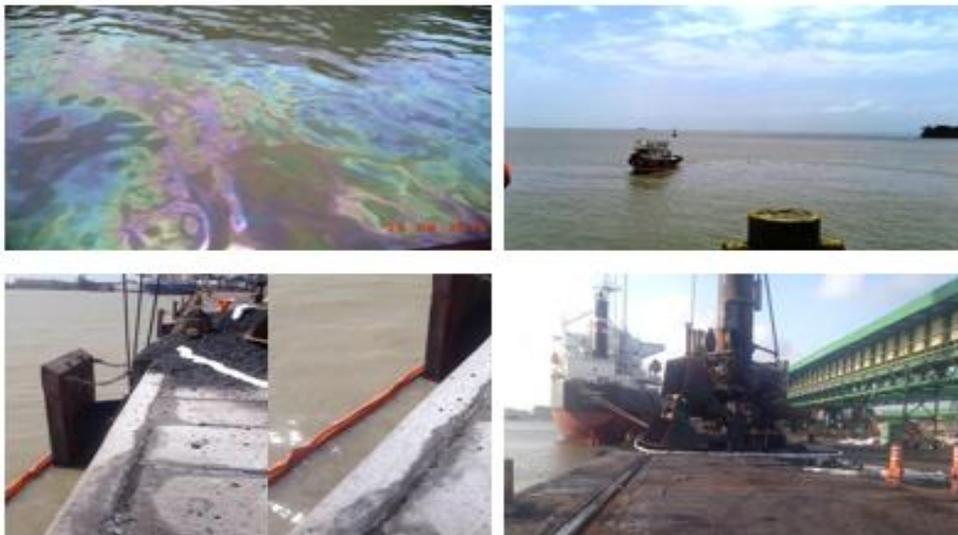
Registros fotográficos do incêndio e das manchas de óleo foram feitas, sendo estas:

Figura 4 - Registro fotográfico do incêndio ocorrido no guindaste



Fonte: EMAP (2016).

Figura 5 - Registro fotográfico de vazamento de óleo no mar



Fonte: EMAP (2016).

Pelo fato de não possuir uma estrutura adequada para um atendimento de pronta resposta, ou seja, um PEI, a Operadora necessitou acionar a empresa de atendimento a emergência ambiental (Hidroclean) para realizar a dispersão mecânica da película de óleo que foi gerada, através da quebra da mancha de óleo em pequenas gotículas suspensas na coluna d'água, facilitando o processo de biodegradação e sedimentação (EMAP, 2016). Observa-se que, se a empresa

acionada não tivesse uma estrutura para agir de imediato, o dano ocasionado seria de maior proporção.

Assim, fazendo uma análise de tal situação, entende-se pela necessidade de fazer a aplicação do Princípio da Prevenção no Direito Ambiental, que tem como objetivo principal precaver e orientar para que não ocorra evento danoso de forma a causar efeitos indesejáveis ao meio ambiente e, sucessivamente, sua difícil recuperação (FIORILLO, 2011, p. 116).

Para Fiorillo (2011, p. 117), o Princípio da Prevenção “trata-se de um dos princípios mais importantes que norteiam o direito ambiental”. Sua importância está diretamente ligada ao fato de que, se ocorrido o dano ambiental, a sua reconstituição é praticamente impossível.

A aplicação de tal princípio ocorre diante de um risco conhecido. Esse risco é entendido como aquele identificado por meio de pesquisas, dados e informações ambientais ou porque já ocorreu anteriormente, como é o caso dos acidentes já provocados por Operador Portuário, como já demonstrado. É a partir desse risco ou perigo conhecido que se busca a adoção de medidas para impedir ou minimizar que ocorram danos ao meio ambiente.

Apesar dos significativos avanços tecnológicos nas atividades de exploração, armazenamento e transporte e da obrigação legal dos entes que trabalham dentro dos portos brasileiros de dispor de um PEI, existe a possibilidade de ocorrência de acidentes, principalmente quando nos deparamos com as atividades desenvolvidas pelos Operadores Portuários e pelo fato dessa obrigação não os abarcarem (ABEPH, 2018, p.15).

As possibilidades de incidentes devem ser reduzidas e caso ocorram, suas consequências devem ser mitigadas ao máximo e, para tanto, a obrigatoriedade do Plano de Emergência Individual para os Operadores Portuários é uma ferramenta fundamental.

Sendo assim, tona-se necessário que se inclua o Operador Portuário no rol do art. 1º da Resolução CONAMA 398 para que sejam obrigados de forma legal a possuírem um PEI, para que caso ocorram incidentes com derramamento de óleo no mar estes tenham a possibilidade de responder de forma imediata, buscando minimizar ao máximo os danos ao meio ambiente marítimo. Quanto à proposta de alteração do art. 1º para a inclusão do Operador Portuário, esta será apresenta logo a seguir.

### **4.3 Algumas propostas de alteração do artigo 1º da Resolução Conama 398 para a inclusão do operador portuário**

Conforme já apresentado, é inegável que a Resolução CONAMA 398 trouxe grandes mudanças para o cenário portuário atual. Primeiro porque apresentou de forma mais clara o conteúdo para a elaboração do plano de emergência individual, e segundo, porque aumentou o seu rol de obrigados atuantes dentro da área do porto organizado a possuírem um PEI (BRASIL, 2008). Contudo, apesar das mudanças ocorridas, discussões sobre a sua total eficácia foram suscitadas.

Tal discussão relaciona-se à obrigatoriedade legal dos operadores portuários, das empresas que retiram resíduos de bordo de embarcações e demais empresas que realizam atividades dentro da área do porto organizado, possuindo ou não instalações nessa área, de dispor de plano de emergência individual (PEI) para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional (ABEPH, 2018, p.16).

A Resolução CONAMA 398 em seu art. 1º atrelou a obrigatoriedade do plano de emergência individual ao local do estabelecimento e não ao local do exercício da atividade de risco desenvolvida, dessa forma não elencando o Operador Portuário no rol do seu art. 1º (BRASIL, 2008).

Tal aplicação é um tanto quanto falha, visto que o Operador Portuário desempenha atividades de auto risco, sendo uma delas a movimentação de óleo e seus derivados no mar, podendo, dessa forma, causar danos ao meio ambiente marítimo.

Ressalte-se que o fato do empreendimento não possuir instalação dentro da área do porto organizado não o desobriga a apresentar o Plano de Emergência Individual, já que mesmo as instalações fora da área do porto organizado devem atender as exigências da Lei nº 9.966/2000 (BEZERRA, 2017, p. 4).

Além disso, a norma internacional ratificada pelo Brasil, qual seja, MARPOL, dispõe que as autoridades e operadores encarregados dos portos e instalações, e aqui entende-se operadores no sentido amplo, como aqueles que executam atividades dentro da área do porto organizado e exploram as instalações portuárias, normas domésticas, ou seja, a Resolução CONAMA 398, também deve

exigir que os Operadores Portuários tenham o plano de emergência, no caso brasileiro, o PEI (BEZERRA, 2017, p. 5).

Sendo assim, torna-se necessária a alteração do art. 1º da referida Resolução para suprir essa lacuna, fazendo a inclusão do Operador Portuário em seu rol para que sejam obrigados a possuírem um PEI. Segue a redação do art. 1º in verbis para posterior proposta de alteração:

Art. 1º Os portos organizados, instalações portuárias, terminais, dutos, plataformas, as respectivas instalações de apoio, bem como sondas terrestres, refinarias, estaleiros, marinas, clubes náuticos e instalações similares deverão dispor de plano de emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, na forma desta resolução. § 1º Os portos organizados, instalações portuárias, terminais e estaleiros, mesmo aqueles que não operam com carga de óleo, deverão considerar cenários acidentais de poluição de óleo por navios, quando: I - o navio se origina ou se destina às suas instalações; e II - o navio esteja atracado, docado ou realizando manobras de atracação, de desatracação ou de docagem, na bacia de evolução dessas instalações. § 2º Os incidentes de poluição por óleo, originados de navios, ocorridos nas áreas de fundeio, canal de acesso e canal de aproximação ao porto, estes previstos em cartas náuticas, serão tratados nos planos de área (BRASIL, 2008).

Quanto à proposta de alteração do referido dispositivo, algumas entidades já se pronunciaram a favor. Levando em consideração o incidente que ocorreu no Porto do Itaquí como apresentado no tópico anterior, a EMAP em janeiro de 2018, emitiu Parecer de nº 01/2018, falando sobre a necessidade de alteração do art. 1º da Resolução CONAMA 398 para a inclusão do Operador Portuário.

Na ocasião, a EMAP apresentou a proposta de alterar a redação do parágrafo primeiro do art. 1º, ficando com a seguinte redação:

§ 1º Na área dos portos organizados devem dispor de plano de emergência individual todas as pessoas jurídicas de direito público ou privado, que realizam atividades e operações portuárias e de apoio marítimo e/ou exploram as instalações portuárias, **incluindo-se os operadores portuários**, arrendatários, autorizatários e a Autoridade Portuária, dentre outros (EMAP, 2018, p. 10, grifo nosso).

Para a entidade, a mudança é necessária diante do cenário que vivemos atualmente, sendo necessário estabelecer estratégias de prevenção e gestão dos impactos ambientais nas áreas portuárias.

A Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias também almeja a alteração do art. 1º da Resolução CONAMA 398. A mesma emitiu um parecer apresentando a problemática a despeito da inexistência de obrigação legal das empresas de apoio, as credenciadas, os Operadores Portuários e demais empresas que realizam atividades dentro da área do porto organizado não serem

obrigados a dispor de planos de emergência, vez que a Resolução só contemplou os atores com instalações dentro da referida área.

Nesse contexto, a Associação também apresentou proposta de modificação do referido dispositivo. Propôs a inclusão do parágrafo terceiro no rol do art. 1º, apresentando a seguinte redação:

§3º Os incidentes de poluição por óleo, ocorridos nas áreas de portos organizados, **originados de atividades prestadas por operadores portuários pré qualificados** ou empresas credenciadas para atividades na área portuária, seguirão as estratégias e diretrizes definidas pelas entidades exploradoras desses portos organizados nos termos do seu PEI (ABEPH, 2018, p.15, grifo nosso).

Para a Associação, é imprescindível que tal parágrafo seja acrescentado à Resolução. Para ela, as atividades desenvolvidas pelos Operadores Portuários dentro dos portos são de grande proporção e de grande complexidade, vez que manusear óleo e seus derivados não é uma tarefa fácil, e o mínimo de descuido pode causar acidentes com derramamento dos agentes, e se não forem controlados de imediato, causará danos irreversíveis ao meio ambiente marítimo.

O que se busca com a inclusão dos Operadores Portuários no rol do art. 1º da Resolução CONAMA 398 para que venham dispor de um PEI é uma maior segurança e prevenção para evitar ou mitigar ocorrência de incidentes com derramamento de óleo e seu derivado no mar.

Devem ser efetivadas formas de prevenir qualquer risco ou dano que possa afetar o meio ambiente, principalmente o marítimo, que envolvem milhões de espécies de seres vivos, dependentes de um constante equilíbrio entre si. Assim, é necessário que se faça a aplicação do princípio da prevenção do Direito Ambiental, pois este busca meios preventivos para evitar incidentes ambientais, tornando-se assim uma ferramenta imprescindível.

## 5 CONCLUSÃO

O presente trabalho monográfico teve como objetivo estudar as implicações sociais e técnico-jurídicas da não inclusão do Operador Portuário no artigo 1º da Resolução CONAMA 398.

A pesquisa possui conteúdo na perspectiva de estabelecer o aprofundamento acerca da temática apresentada, para isto foi feita uma descrição da MARPOL desde a sua criação devido a ocorrências de grandes desastres ambientais, até o presente momento, sendo verificada que esta é de suma importância para o combate à poluição do meio ambiente marítimo, tendo em vista que estabelece meios para a sua preservação.

Foi verificado que existem medidas internacionais de atuação em casos de acidentes com derramamento de óleo, medidas estas internalizadas no sistema jurídico brasileiro através da Lei nº 9.966/2000 que estabelece formas de controle de poluição causada por lançamento de óleo no mar e da Resolução CONAMA 398, que determina que agentes que tenham suas instalações dentro da área do porto organizado devem obrigatoriamente dispor de um Plano de Emergência Individual para combater tais acidentes.

Posteriormente, foi apresentado o Operador Portuário e leis que regulamentam sua atuação. Além disso, foi feita a exposição das atividades desenvolvidas por este, sendo elas a movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias e substâncias nocivas que podem ocasionar danos ao meio ambiente marítimo caso entre em contato com o mar.

Ainda, no decorrer do estudo foi exposto o Conselho Nacional do Meio Ambiente, criador da Resolução CONAMA 398, como sendo um órgão consultivo e deliberativo, que possui como uma das principais competências estabelecer normas e padrões nacionais que possibilitem o controle da poluição. Ressalta-se que para além de ser um órgão normatizador de medidas de combate ao meio ambiente, o CONAMA propõe ao Conselho de Governo, diretrizes de políticas governamentais para o meio ambiente, garantindo assim de forma mais severa a sua proteção.

O meio ambiente marítimo indubitavelmente precisa ser preservado e foi partindo dessa visão protecionista que foi criada a Resolução Conama 398. Esta inovou em questões importantíssimas, visto que, estabeleceu o conteúdo mínimo para a elaboração do Plano de Emergência Individual em caso de incidentes de

poluição ocasionada por derramamento de óleo em águas que esteja sob a jurisdição nacional, abrangendo um número maior de instalações que necessariamente devem dispor do PEI.

Assim, foi apresentado o Plano de Emergência individual, desde a sua criação pela convenção internacional até a sua internalização no ordenamento jurídico brasileiro. As instalações localizadas dentro da área do porto organizado, devem necessariamente dispor de um documento que descreva procedimento de resposta em caso de acidentes com derramamento de óleo no mar caso venham ocasionar.

É certo que a Resolução Conama 398 contribuiu com mudanças significativas no combate a acidentes com derramamento de óleo no mar, através da ampliação da obrigatoriedade da elaboração do PEI. Contudo, possui uma lacuna, vez que não elencou no rol do seu art. 1º o Operador Portuário. A justificativa para a não inclusão foi que este não possui instalação dentro da área do porto, logo não precisaria dispor de um PEI.

A justificativa não deve prosperar tendo em vista que, após apresentação do Operador Portuário e análise das atividades desenvolvidas, constatou-se a necessidade da sua inclusão no rol do art. 1º da Resolução Conama 398. Ora, o mesmo é responsável por um grande número de atividades realizadas dentro dos portos, e para tanto, utiliza equipamentos que podem ocasionar derramamento de óleo no mar, como já ocorreu no Porto do Itaquí e também no Porto de Santos, como foi demonstrado.

Sendo assim, constatou-se que, o fato de não possuírem instalações dentro do porto não extingue a possibilidade de ocorrência de incidentes, vez que também fazem o manuseio da substância causadora do dano.

Deve-se neste caso, fazer uso da aplicação do princípio da prevenção, pois a partir dele, entende-se ser mais fácil se prevenir do que reparar danos ambientais, que seria uma ação praticamente impossível. Por isso, o mesmo é considerado fundamental, uma vez que é amparado pela Constituição Federal e, além disso, por evitar impactos desastrosos ao meio ambiente.

## REFERÊNCIAS

ALEIXO, Luiz Andrade Garcia. **Poluição por óleo**: Formas de introdução de petróleo e derivados no ambiente. Revista Integração. 2007.

ANTAQ. **Manual detalhado de instalações portuárias para recepção de resíduos -IMO-**. Traduzido por: KAMP, Anja; ALMEIDA, Ozório de. Brasília, 2014.

Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH). **Revisão conama 398**: Proposta para a redação do art. 1º. São Paulo, 2018.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/consti/1988/constituicao-1988-5-outubro-1988-322142-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em 12 nov. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 99.274/1990 regulamenta a Lei nº 6.902, de 27 de abril de 1981, e a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõem, respectivamente sobre a criação de Estações Ecológicas e Áreas de Proteção Ambiental e sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, e dá outras providências**. Disponível em <https://mail.google.com/mail/u/0/?tab=wm&ogbl>. Acesso em 31 out. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 1572/1995 dispõe sobre regulamentação e mediação na negociação coletiva de natureza trabalhista, e dá outras providências**. Disponível em <https://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/112566/decreto-1572-95>. Acesso em 09 out. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 1886/1996 regulamenta disposições da Lei nº 8.630/1993, de 25 de fevereiro de 1993, e dá outras providências**. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/D1886.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D1886.htm). Acesso em 08 out. 2019.

BRASIL. **Lei nº 8.630/1993<sup>a</sup> dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências**. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm). Acesso em 08 out. 2019.

BRASIL. **Lei nº 9719/1998 dispõe sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, institui multas pela inobservância de seus preceitos, e dá outras providências**. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9719.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9719.htm). Acesso em 08 out. 2019.

BRASIL. **Lei nº 9.966/2000 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**. Disponível em: <http://www2.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=366>. Acesso em: 20 set. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 3.942/2001 dá nova redação aos arts. 4º, 5º, 6º, 7º, 10 e 11 do Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990**. Disponível em

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2001/D3942.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2001/D3942.htm). Acesso em 31 out. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 9.806/2019 altera o Decreto nº 99.274, de 6 de junho de 1990, para dispor sobre a composição e o funcionamento do Conselho Nacional do Meio Ambiente - Conama.** Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/decreto/D9806.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9806.htm). Acesso em 09 nov. 2019.

BRASIL. **Lei nº 8.630/1993 dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.** Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8630.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm). Acesso em 31 out. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.815/2013a dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, e dá outras providências.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm). Acesso em 08 out. 2019.

BRASIL. **Portaria SEP nº 111/2013b estabelece as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários de que trata o inciso IV do art. 16 da Lei nº 12.815/2013.** Disponível em: [http://www.suape.pe.gov.br/images/porto/operadores\\_portuarios/normas\\_de\\_pre\\_qu\\_alificacao/portaria\\_111\\_sep\\_07.08.13.pdf](http://www.suape.pe.gov.br/images/porto/operadores_portuarios/normas_de_pre_qu_alificacao/portaria_111_sep_07.08.13.pdf). Acesso em 09 ago. 2019.

BRASIL. **Resolução Antaq nº 3274/2014 aprova a norma que dispõe sobre a fiscalização sobre da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.** Disponível em <http://antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/0000007282.pdf>. Acesso em 09 out. 2019.

BRASIL. **Resolução Conama 398 dispõe sobre o conteúdo mínimo do plano de Emergência individual para incidentes de poluição por óleo em águas sob jurisdição nacional, originados em 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.** Disponível em <http://www2.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=575>. Acesso em 31 out. 2019.

BEZERRA, Servianne Eulália Silva. **Parecer n. 00006/2017/gabin/pfe-ibama-ma/pgf/agu.** Advocacia Geral da União. Brasília, 2017.

CABRAL, L. J. S. **Convenções Internacionais sobre Poluição do Mar por Navios e a Posição do Estado Brasileiro.** Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ COPPE, 2010.

CALIXTO, Robson José. **Poluição Marinha: Origens e Gestão.** Brasília: Ed. WD Ambiental. Série Ambiental. 2000.

CARVALHO, F. E. **Noções de segurança e saúde no trabalho portuário à luz da Norma Regulamentadora nº 29**. Teresina, 2015. Disponível em: <http://jus.com.br/revista/texto/17090>. Acesso em 07 out. 2019.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de; CAPRARO, Milene Corrêa Zerek. **Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros**. Revista Eletrônica Direito e Política, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: [www.univali.br/direitoepolitica](http://www.univali.br/direitoepolitica). Acesso em: 09 out. 2019.

CORDEIRO, Felipe. **Entenda o vazamento de petróleo nas praias do Nordeste**. Revista Estadão. São Paulo, 2019. Disponível em <https://sustentabilidade.estadao.com.br/noticias/geral,entenda-o-vazamento-de-petroleo-em-praias-do-nordeste,70003026922>. Acesso em 07 nov. 2019.

Comissão Especial de Investigação (CEI). **RELATÓRIO FINAL DE ACOMPANHAMENTO**: acidente ambiental com o Navio Vicuña Baía de Paranaguá. Paranaguá/PR, 2005.

DIAS, Anibal Valentim Costa. **PORTOS E A GESTÃO AMBIENTAL ESTUDO DE CASO**: Companhia docas do Pará – cdp. Centro UFSC. Florianópolis/SC, 2013.

Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP). **Operações Portuárias e a CONAMA 398/2008**. Porto do Itaqui. São Luís/MA, 2016.

Empresa Maranhense de Administração Portuária (EMAP). **Parecer nº 01/2018-Coamb**. São Luís/ MA, 2018.

FABRE, Luiz. **Os impactos da nova lei portuária sobre o trabalho avulso**. Disponível em: [http://www.fabrecursosjuridicos.com.br/ead/artigos/261/2013/09/os\\_impactos\\_da\\_nova\\_lei\\_portuaria\\_sobre\\_o\\_trabalho\\_avulso](http://www.fabrecursosjuridicos.com.br/ead/artigos/261/2013/09/os_impactos_da_nova_lei_portuaria_sobre_o_trabalho_avulso). Acesso em 08 out. 2019.

GUIMARÃES, Eduardo Augusto. **Regulação dos Portos no Brasil**: Evolução e Perspectivas. Rio de Janeiro: FGV, 2014.

FREITAS, Dario Almeida Passos de. **Poluição Marítima**: Legislação, Doutrina e Jurisprudência. Curitiba: Editora Juruá, 2009.

FIORILLO, Celso Antônio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 12 ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. **Organização Marítima Internacional (IMO)**: Visão Política de um Organismo Especializado das Nações Unidas. Fundação Alexandre de Gusmão. Brasília, 2000.

HECK, Mariana. **A ação normativa da Organização Marítima Internacional e seus instrumentos em face da poluição marítima por óleo causada por navios**. Revista de Direito Internacional, v. 9, n. 3, 2012.

HUET, Gilberto. **Plano de emergência individual**. Seminário EcoBrasil. Rio de Janeiro, 2008. Disponível em <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/Plano-de-Emergência-Individual---PEI-Gilberto-Huet.pdf>. Acesso em 31 out. 2019.

ITOPF, **International Tanker Owners Pollution Federation Limited**. Disponível em: <https://www.itopf.org/knowledge-resources/data-statistics/statistics/>. Acesso em: 20 set. 2019.

JUNQUEIRA, Luciano a Prates. **Desafios da Modernização Portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

LEITE, José Rubens Morato. **Dano Ambiental: do individual ao coletivo extrapatrimonial**. São Paulo: RT, 2012.

MANTELI, W. **A Nova Abertura dos Portos 1993: a Luta pela Modernização dos Portos Brasileiros - Lei nº 8.630**. Porto Alegre: Palomas, 2012.

MARPOL, 73/78. **Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973**. Disponível em: <https://www.ccaimo.mar.mil.br/convencoes-e-codigos/convencoes>. Acesso em: 20 set. 2019.

MASSARO, Alessandro Langlois; MELEU, Marcelino. **O papel da O.I.T frente aos desafios do mercado**. Direito e Praxis Revista. Santa Catarina, 2015.

MORE, Rodrigo Fernandes. **A poluição do meio ambiente marinho e o princípio da precaução**. Disponível em: <http://www.sedep.com.br/?idcanal=22880>. Acessado em: 20 set. 2019.

MONTONE, Rosalinda Carmela. **Biocumulação e Biomagnificação**. Instituto Oceanográfico. São Paulo, 2015. Disponível em: <http://www.io.usp.br/index.php/institucional/historico>. Acesso 08 nov. 2019.

MTE, Ministério do Trabalho e Emprego. **Manual do trabalho portuário e ementário**. SIT. Brasília, 2001. Disponível em: <https://www.apsfs.sc.gov.br/wp-content/uploads/2014/11/012-manualtrabalhadorportuario.pdf>. Acesso em 08 nov. 2019.

NOGUEIRA NETO, Paulo. **Resoluções do Conama: 1984 – 2012**. Rio de Janeiro: DCONAMA, 2012. Disponível em <http://www.tratabrasil.org.br/uploads/LivroConamaResolucoes.pdf>. Acesso em 31 out. 2019.

PAES, Luciano Marcos. **Participação política nas decisões estratégicas de preservação da biodiversidade : análise do Conselho Nacional do Meio Ambiente**. UCS. Caxias do Sul, 2017. Disponível em <https://repositorio.ucs.br/xmlui/bitstream/handle/11338/2800/Dissertacao%20Luciano%20Marcos%20Paes.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em 31 out. 2019.

PASOLD, Cesar Luiz. **Lições preliminares de direito portuário**. 1º ed, Florianópolis. Conceito editora, 2007.

PORTO, Marco Maia. **Portos e o desenvolvimento**. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

PORTO, Marcos Maia. **Portos e o desenvolvimento**. São Paulo: Lex Editora, 2006.

SOARES, Guido Fernando Silva. **Direito internacional do meio ambiente: emergência, obrigações e responsabilidades**. São Paulo: Atlas, 2001.

SOUZA FILHO, André Moreira de. **Planos nacionais de contingência para atendimento a derramamento de óleo**: análise da experiência de países representativos das Américas para implantação no caso do Brasil. Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE. Rio de Janeiro, 2006.

STEIN, Alex Sandro. **Curso de direito portuário**: Lei nº 8.630/93. 3º ed, São Paulo. Ltr, 2002.

VASQUES, Reinaldo. **Procedimento de docagem**. Universidade Federal do Rio de Janeiro: Escola Politécnica. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em <http://monografias.poli.ufrj.br/monografias/monopoli10018673.pdf>. Acesso em 31 out. 2019.

VILARDO, Cristiano. **Nota técnica nº 03/2013 - cgpeg/dilic/ibama**: Plano de Emergência Individual. Ministério do Meio Ambiente. Brasília, 2012.