

A CONSTRUÇÃO DE UM REGIME INTERNACIONAL AMBIENTAL PARA OS PORTOS

The construction of an international environmental regime for ports

*Daniel Duarte Flora Carvalho¹
Flávia Nico Vasconcelos²
Teresa da Silva Rosa³*

Introdução

Pensarmos os portos apenas como portas de entrada e saída de mercadorias – gateways - e elos de uma cadeia de transporte em escala global é nos limitarmos à sua infraestrutura física e à função de modal de transporte. Por outro lado, a visão do porto se torna mais completa e complexa se extrapolarmos seus muros e pensarmos em seu papel na geração de fluxos de comércio, de trabalho e renda e na operação portuária como atividade produtora de impactos ambientais diversos nas localidades onde se inserem. Com esta visão ampliada, os portos são tanto estrutura física e ator que intermedia o local e o global. É neste lugar, isto é, elo entre o local e o global, que nos propomos a refletir sobre os portos.

A questão ambiental se coloca como um desafio aos portos. Os impactos gerados pelos portos interferem nos meios biológico, socioeconômico e físico. Desde a fase de construção até a fase de operação, o porto impacta de variadas maneiras sobre cada um desses meios. Ainda que o porto esteja na maioria das vezes associado à expectativa do crescimento econômico e geração de rendas, há que se considerar que a ele estão associados impactos ambientais positivos e negativos. Tais impactos poderão ser reversíveis ou irreversíveis, dependendo de sua magnitude e do tempo em que estará exposto sobre o meio (VASCONCELOS; MAURI, 2018).

No Brasil, ainda há muito por fazer no aspecto ambiental junto aos portos (PORTO; TEIXEIRA, 2002). A questão ambiental não foi devidamente tratada no processo de modernização do setor portuário

¹ Professor de Relações Internacionais da Universidade Federal de Pelotas. Email: ddfcarvalho@gmail.com

² Coordenadora do Curso de Relações Internacionais e Professora do PPG em Sociologia Política da Universidade Vila Velha. Email: flavia.nico@uvv.br

³ Pesquisadora e coordenadora do Núcleo de Estudos Urbanos e Socioambientais (NEUS) Doutorado em Socioeconomia do Desenvolvimento (École des Hautes Études en Sciences Sociales – Paris, França). Mestrado em Projeto Ecológico (The Robert Gordon University – Aberdeen, Escócia). Email: tsrosaprof@yahoo.com.br

iniciado com a Lei n.8630/93 e geralmente se coloca pela via judicial, por demandas do Ministério Público (ALMEIDA, 2011) ou pelos órgãos de fiscalização ambiental (VASCONCELOS, 2014). Em muitos portos a temática ambiental fica restrita aos setores jurídicos, preocupados em cumprir a legislação ambiental⁴. Ainda que o setor ainda esteja se adequando à aplicação e adequação dos requisitos ambientais, a legislação brasileira caminha *pari passu* à criação de normas, princípios e convenções internacionais para o meio ambiente. A legislação brasileira relativa à segurança marítima, por exemplo, é considerada de vanguarda e recepciona as mais importantes convenções internacionais (MARTINS, 2007).

Internacionalmente, observa-se que o amadurecimento da consciência ambiental das autoridades portuárias em alguns países onde se verificam projetos de iniciativa própria do porto para estímulo ao uso de energias limpas (Port of Amsterdam/Amsterdam), redução de consumo de combustíveis fósseis e de emissão de gases de efeito estufa (Port of Los Angeles/Los Angeles), planejamento sustentável (PortMetro/Vancouver), além de ações coordenadas como programas (World Ports Climate Initiative – WPCI) e a criação de índices de boas práticas (Environmental Port Index/Clean Baltic Sea Shipping).

A expansão e consolidação de um corpo de normas, índices, documentos de boas práticas e programas de incentivo à adoção de medidas ambientais na esfera internacional acabam por constranger portos em todo o mundo a avançarem rumo a ações mais sustentáveis e de cuidado com o meio ambiente. Cabe, assim, questionar se estamos construindo um regime internacional ambiental para os portos.

O artigo se propõe a fazer um levantamento de algumas das principais medidas, normas, princípios e convenções internacionais relativas à questão ambiental dos portos e analisar se este conjunto aponta para a consolidação de um regime internacional ambiental portuário. Existiria um conjunto de regras e princípios capazes de contribuir para um regime internacional voltado pra lidar com o setor portuário em um mundo globalizado e buscando a sustentabilidade das atividades desse setor?

Apesar de se reconhecer ser um aspecto fundamental para a concepção de uma atividade portuária ecologicamente sustentável, vale esclarecer que, para fins do debate aqui proposto, a relação do porto com a cidade (onde se localiza ou com a qual ele mantém algum tipo de relação por conta da proximidade, facilitando, inclusive, o acesso à mão de obra local), não será priorizada na discussão que se segue. Outro esclarecimento é que compreende-se que o cenário internacional ou local no qual se insere a atividade portuária se caracteriza por uma diversidade de atores, onde estão bastante presentes atores entre outros transnacionais com atuação que vai além das fronteiras estabelecidas entre os Estados tal como posto por Nye (2009). O que se assume é que a atividade portuária se insere em um cenário de governança ambiental global-local demandando novos arranjos do sistema internacional porque demanda um posicionamento de

⁴ A Portaria n.424/2011, do MMA, dispõe sobre os procedimentos a serem aplicados pelo IBAMA na regularização ambiental de portos e terminais portuários, incluindo Licenciamento Ambiental, Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS), Gerenciamento de Efluentes, Controle de Emissões Atmosféricas, Gerenciamento de Riscos de Poluição, Plano de Emergência Individual (PEI), Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), Auditoria Ambiental, Educação Ambiental, Programa de Capacitação e Treinamento, Normas Regulamentadoras para Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, Monitoramento Ambiental, Gerenciamento de Resíduos de Dragagem, Planos de Recuperação de Áreas Degradadas (PRAD), Regulamento Sanitário Internacional, Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias (ISPS Code) (NEVES, 2015).

seus atores que toma em conta o processo “coevolucionário de escala planetária” (VEIGA, 2015), pois, afinal, estamos lidando com uma governança do Sistema Terra (BIERMANN et al., 2010).

O artigo é resultado de um estudo qualitativo, com abordagem analítica, que se utilizou de referencial bibliográfico sobre regimes internacionais, portos e meio ambiente, além de referencial primário como documentos e relatórios de organizações internacionais, do governo brasileiro e de portos, convenções, normas e legislações nacionais e internacionais⁵.

O artigo está organizado em três seções. Na primeira seção discutimos a questão ambiental junto aos portos. Em seguida, na segunda seção, apresentamos a discussão teórica de regimes internacionais junto às Relações Internacionais e como esta se vincula à questão ambiental. Na terceira seção, levantamos as principais convenções, acordos, normas e organizações internacionais que regulamentam ou orientam os portos na questão ambiental a fim de discutirmos a possibilidade de existir um regime internacional ambiental para portos.

Portos e meio ambiente

Historicamente, a presença física do porto se apropria de ambientes de valor natural sob ponto de vista ecológico, isto é, áreas com valor biológico e cultural para as comunidades locais. Num ambiente internacional de forte globalização como nas últimas décadas, isso se torna uma questão do ponto de vista de um projeto da sociedade onde a busca da sustentabilidade do desenvolvimento seja uma meta porque a atividade portuária é considerada como potencialmente poluidora. Afinal, essa atividade incorre em riscos de danos ambientais inerentes ao movimento de mercadorias, à circulação de navios de calado cada vez maior e os acidentes com navios sem falar na comunicação com a comunidade do seu entorno. Isso tudo acarreta problemas de ordem variada passando pela poluição ambiental com a contaminação do solo ou do ar, o uso intensivo de recursos naturais até à desastres de cunho tecnológico ou ecológicos, entre outros (ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, 2018; PORTO & TEIXEIRA, 2002). Quando o porto é situado em ambiente urbano – o caso de antigas cidades coloniais brasileiras como Rio de Janeiro, Salvador e Vitória -, a movimentação de caminhões e a mudança na paisagem da infraestrutura portuária impactam a dinâmica e a vida urbanas, provocando a vulnerabilidade de sua população, afinal, a presença do porto é, muitas vezes, também, associada à prostituição, ao tráfico e à miséria (KAPPEL, s/d).

Por outro lado, os portos têm papel relevante para o projeto de crescimento econômico quando geram empregos e renda, tornando-se elementos-chave para a internacionalização de uma região através das trocas promovidas pelo comércio exterior, em alguns casos, essenciais para a dinâmica de economias locais, suprindo-as com produtos variados (DWARAKISH; SALIM, 2015). É nesse contexto de crescimento, onde trazem benefícios locais ou regionais econômicos e sociais, que as atividades portuárias figuram como um “dano consentido” (ANTAQ, 2018). É, assim, que os retornos que trazem as atividades portuárias para o

⁵ Este estudo é resultado de pesquisa realizada por pesquisadores do Observatório Cidade e Porto (OCP), da Universidade Vila Velha UVV-ES, e contou com financiamento da UVV-ES e da Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Espírito Santo (FAPES).

local ou regional devem ser considerados no processo de licenciamento ambiental e o planejamento e ação ambiental devem ser direcionados para controle e monitoramento das atividades portuárias

Num ambiente de globalização, os impactos têm a tendência de se intensificarem. Sendo assim, podemos identificar diferentes tipos de impactos ambientais da atividade portuária, principalmente, ligados a fatores determinantes e a componentes afetados (PORTO; TEIXEIRA, 2002). Compõem os fatores determinantes, os resultantes dos empreendimentos físicos, das operações portuárias e das embarcações, formando o seguinte conjunto: construção de infraestrutura portuária em si; existência e localização das instalações portuárias; uso do cais e das instalações no meio aquático; operações portuárias de carga/descarga e equipamentos móveis, movimentação de produtos perigosos, tratamento e disposição de resíduos, distribuição e armazenagem de mercadorias; tráfego; atividades industriais e uso de instalações para lazer náutico. Os componentes ambientais afetados são a qualidade do ar; as condições da coluna de água e de fundo; ruídos e vibrações; odor; topografia; hidrologia/oceanologia; fauna e flora aquáticas e terrestres; paisagem; resíduos; aspectos socioculturais; aspectos socioeconômicos.

No caso presente, considera-se como impactos ambientais aqueles resultantes da interação entre os fatores e os componentes ambientais, os quais são identificados por Porto e Teixeira (2002) como sendo:

- modificações na dinâmica da zona costeira, como erosões, assoreamentos, alterações na linha de costa e modificação ou supressão da paisagem natural;
- movimentação e disposição de material terroso por dragagem e aterro;
- alterações na biota, havendo risco de supressão de manguezais e ecossistemas costeiros;
- contaminação da água, ar, solo, subsolo, lençol freático por carga poluente ou substância com poder de contaminação;
- poluição do solo, água e ar por lançamento de efluentes líquidos e gasosos;
- absorção de grande faixa costeira para uso exclusivo portuário com exclusão de outras atividades de subsistência – como a pesca;
- geração de resíduos sólidos provenientes das instalações do porto e indústrias vinculadas;
- introdução de organismos estranhos ao meio ambiente portuário encontrados nas águas de lastro ou pelo transporte de cargas ou passageiros contaminados;
- poluição e contaminação por lançamento de esgotos e outros dejetos;
- interferência no conforto ambiental como a perda de quietude, do isolamento e de características da paisagem.

Em outras palavras, podemos dizer que os impactos da atividade portuária são decorrentes de modificações das propriedades físicas (dragagens, aterros etc), químicas (deslastramento, alteração da qualidade dos corpos hídricos etc) e biológicas (supressão de vegetação, alteração do meio biótico etc) e nas atividades sociais (insegurança para a população, condições sanitárias inadequadas etc) e econômicas (aumento de diferentes atividades comerciais e da arrecadação tributária etc). Logo, “a atividade portuária

poderá apresentar-se como altamente impactante, seja positivamente ou negativamente, identificando que a origem dos impactos resulta de ações física, química, biológica e ou sociais” (CODESA, s/d).

O Brasil conta com corpo considerável de regulamentações para a questão ambiental, o que se torna fundamental num ambiente de expansão de atividades econômicas e internacionalização de sua economia, onde os portos se transformam em elementos importantes desse cenário ambiental na medida em que os impactos de suas atividades são evidentes e tendem a crescer. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários /ANTAQ tem como função dar ao setor portuário os padrões e normas a serem seguidos (Art.27, inciso XIV) bem como regular e fiscalizar o prestador de serviço aquaviário. É a ANTAQ que dá ao setor portuário os princípios ambientais a serem seguidos através da criação de agendas ambientais portuárias no âmbito do Plano de Ação Federal para a Zona Costeira do Brasil (PAF-ZC) do Ministério do Meio Ambiente do Brasil (MMA). A fiscalização dos portos é feita também pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e pelos institutos estaduais de fiscalização ambiental. No caso dos portos brasileiros, para que os mesmos possam ser construídos e entrem em operação, é necessário a obtenção das Licenças Ambientais (MMA- Ministério do Meio Ambiente, 2009): Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO) regulamentadas pela Resolução nº237/1997, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA). Outros avanços ambientais com consequências para os portos vêm sendo conquistados aos poucos, como a revisão do Código Florestal Brasileiro (2012), que incluiu parte das encostas brasileiras como áreas naturais a serem respeitadas em função do fundamental papel que elas têm para a ecologia do território, as chamadas Área de Preservação Permanente (APP).

Funcionando como um elo entre o nacional e o internacional, melhor dizendo reforçando a relação local - global, os portos e suas atividades estão subordinados à uma legislação nacional, mas, também, são constrangidos pelo corpo de normas, regras e convenções internacionais relativas ao transporte marítimo bem como por princípios e valores que pautam a agenda ambiental internacional contemporânea. É nessa perspectiva que esse estudo considera a atividade portuária, ou seja, na sua interseção com a questão ambiental, mais especificamente, com a ecologia do território onde ela se situa, pois compreende-se que essa atividade tende a reforçar o crescimento que vem tendo nas últimas décadas em função do processo de globalização e internacionalização de economias locais e regionais.

Regimes internacionais e meio ambiente

A discussão sobre o que são e como são definidos regimes nas Relações Internacionais (RI) é um debate antigo par ao qual já surgiram contribuições de diversos autores de diferentes perspectivas teóricas. Foi John Gerard Ruggie quem introduziu o assunto, em seu artigo *International responses to technology: concepts and trends*, de 1975. Nele, a discussão entre os conflitos da política e da ciência e os desafios tecnológicos foram apresentados em três níveis distintos: o cognitivo, que seriam meras comunidade epistêmicas; os regimes internacionais, que se referem a “a set of mutual expectations, rules and regulations, plans, organized energies and financial commitments, which have been accepted by a group of

states”; e as organizações internacionais que, segundo ele, incluem os principais atores e características da política mundial e que operam a partir dos propósitos, instrumentos e funções dos regimes aos quais servem (RUGGIE, 1975, p. 570).

Foi somente uma década após a publicação de tal artigo que Stephen Krasner apresentou uma definição de regimes internacionais. Apresentando semelhanças com a perspectiva de Ruggie, Krasner definiu os regimes internacionais como “princípios, normas e regras, implícitos ou explícitos, e procedimentos de tomada de decisões em determinada área das relações internacionais em torno das quais convergem as expectativas dos atores”. Com base nesta acepção, três principais aspectos formadores de regimes (princípios, crenças e demais questões que motivam a tomada de decisões; normas ou padrões que se definem pelos direitos e obrigações; regras que são “prescrições ou proscricções específicas para a ação” (KRASNER, 1982, p. 186).

No mesmo artigo em que apresentou tal definição, Krasner sistematizou três percepções correntes à época sobre o fenômeno. Primeiro, autores como Susan Strange (1982) entenderam os regimes como variáveis meramente triviais, rejeitando a importância de princípios, normas, regras e procedimentos para a tomada de decisão na definição do comportamento dos atores (Estados). Nesta perspectiva, a balança de poder e a percepção do interesse nacional permanecem como os fatores determinantes da ação dos Estados. Segundo, autores como Robert Keohane (1982) e Arthur A. Stein (1982) apresentaram o que foi chamado de estruturalismo modificado. Partindo da visão estruturalista do realismo, esta perspectiva entende que a função básica dos regimes internacionais é produzir determinados resultados (comportamentos) em áreas específicas e que, para tanto, a coordenação da ação dos Estados passa a ser atrativa para os mesmos. Mesmo assumindo a existência de uma ligação direta entre as variáveis causais básicas e os comportamentos desejados, o estruturalismo modificado entende que sob certas circunstâncias os regimes internacionais podem evitar resultados subótimos. Por fim, a terceira perspectiva, elaborada por autores como Raymond Hopkins e Donald Puchala (1982) e Oran Young (1982), baseia-se em uma tradição grociana que rejeita que o sistema internacional é composto por Estados soberanos cujas ações são limitadas apenas pela balança de poder e estipula que padrões de comportamento existentes por longos períodos tem significância normativa e criar, assim, um ambiente social no qual os regimes internacionais podem auxiliar na criar e fortalecer os comportamentos aceitos pela sociedade de Estados.

Apesar das diferentes acepções sobre os regimes internacionais, as três perspectivas mencionadas tratam regimes internacionais como o oposto de tratados ou acordos que dependem da gestão atual de um Estado para funcionarem. Essa distinção ocorre quando se observa os acordos que são feitos para determinado assunto e são, geralmente, de curta duração em comparação a um regime. Regimes internacionais, nesse caso, servem para facilitar a realização desses acordos dentro de um sistema onde atores com regimes parecidos terão mais facilidade para cooperar. Deve-se ressaltar, contudo, que regimes internacionais não servem apenas para garantir a realização de tratados, mas sim para criar uma cooperação duradoura. Por esse motivo, o comportamento presente nos regimes internacionais não deve ser pensado e

apreendido a partir de interesses de curto prazo, mas de um desejo de cooperação mais duradoura e deve surgir junto com um sentido de obrigação geral. Robert Jervis (1982) apresenta um bom exemplo disto no tocante à segurança internacional. Segundo ele, quando há reciprocidade, os Estados participantes deixam de lado interesses imediatos, muitas vezes individuais, e passam a focar no longo prazo. Como será exposto mais adiante, esta lógica também se aplica à questão ambiental, principalmente no que tange o aquecimento global e o combate à poluição das águas do planeta.

O surgimento e a resiliência dos regimes internacionais é, por sua vez, explicado por Krasner (1982) por meio de cinco variáveis principais. Primeiro, o interesse egoísta dos atores, isto é, o desejo dos atores em maximizar sua utilidade funcional onde não está incluída a utilidade de outrem. Segundo, o poder político à disposição dos atores, tanto a serviço de um bem comum quanto a serviço de interesses particulares. Terceiro, as normas e princípios que podem estar difusos e condicionam o comportamento em áreas específicas. Quarto, usos e costumes dos atores participantes dos regimes internacionais e são capazes de complementar e reforçar pressões associadas às três variáveis anteriores. Por fim, o conhecimento disponível aos atores que é capaz de aprimorar seu comportamento convergente e transcende cismas ideológicas.

Todas essas variáveis estão presentes (em maior ou menor grau) em convenções internacionais sobre as questões ambiental, no geral, e portuária, em específico (Tabela 02). Por vezes, tais convenções possuem seus próprios regimes internos, nos quais os Estados membros concordam voluntariamente em seguir e cumprir as regras ali presentes e agir de acordo com suas normas e princípios, podendo assim serem consideradas até mesmo exemplo de instrumentos não-vinculativos (*soft law*) (NEVES, 2015). Neste sentido, apesar de não terem medidas coercitivas e serem, portanto, incapazes de obrigar Estados a cumprirem com suas determinações, os regimes encontram sua força no compromisso dos Estados e demais atores em fazê-lo. Na questão ambiental, tal fato é evidenciado no pesado custo político com o qual um Estado tem que arcar perante os demais Estados ao resolver unilateralmente não aceitar ou deixar de seguir regras estabelecidas. Esse é o caso do recuo dos Estados Unidos em relação às medidas acordadas no Acordo de Paris, assinado em 2015.

No que concerne as convenções internacionais sobre temáticas ambientais, o fato de seu objeto central ser um bem público global faz com que o posicionamento dos atores passe por uma avaliação não apenas sobre seus interesses, mas também ética em relação às regras e aos princípios de um regime que tem como objetivo a proteção do meio ambiente de alguma maneira, ou seja, que visa promover um impacto positivo global – dado que inter alia a relação recursiva local-global-local é bastante clara nestes casos. Por outro lado, esperar que as convenções internacionais que compõem e dão forma aos regimes internacionais tenham capacidades coercitivas e vinculativas (*hard law*) representa uma ruptura na heteronomia e na anarquia do sistema internacional. Neste sentido, a inclusão também da noção de governança global pode ser profícua na medida que o campo das atividades portuárias demanda uma perspectiva mais abrangente

que compreenda uma pluralidade de atores e um sistema híbrido complexo de sistemas legais internacionais públicos e privados (BIERMANN et al., 2010).

Desta maneira, mostra-se mais adequado pensar os regimes internacionais – especialmente aqueles voltados para as questões ambientais e portuárias – em uma perspectiva menos coercitiva e mais ética, em que a responsabilidade e a conscientização ecológica seriam a base do posicionamento e comportamento dos atores que deles fazem parte. Uma abordagem desta maneira implica em uma noção de um sistema internacional não mais baseado somente na competição, que leva a situações de tensão entre os atores estatais (colocando-os frente a possíveis conflitos) e econômicos (posicionando-os frente ao aumento na acumulação do lucro, gerando uma corrida desenfreada para o uso intenso e insustentável dos recursos naturais) e que seja caracterizada pela cooperação entre os atores, o que reforça a tese da defesa do meio ambiente como bem público global e, portanto, justifica os custos de implantação das medidas estabelecidas pelas convenções que compõem tal regime.

A construção de um regime internacional ambiental portuário

Em boa medida, o regime internacional sobre meio ambiente baseia-se em convenções organizadas e realizadas pela Organização das Nações Unidas, as quais são produto de um processo longo de construção baseado em discussões entre diversos atores do cenário internacional cujo resultado é assinado pelos Estados parte. Assim, a construção de um regime internacional ambiental conta com a participação de atores estatais e não-estatais, apesar de aqueles terem poder de decisão enquanto estes têm sua ação limitada à participação e constrangimento político daqueles com posições antagônicas.

As principais medidas, normas e princípios tomadas por essas convenções onusianas relativas à questão ambiental portuária não estão necessariamente diretamente vinculadas à ONU, mas sim a organizações que compõem o sistema ONU, tal como a Organização Marítima Internacional (IMO, em inglês), as orientações da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD, em inglês) e o legado da Comissão Mundial para o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD) – estas duas últimas criadas dentro da ONU. Estes poucos exemplos de modo algum representam uma lista exaustiva e completa de organizações internacionais do sistema ONU que estão envolvidas com a questão ambiental, no geral, e portuária, em particular. As próprias agências e programas da ONU existentes, tais como o Programa das Nações Unidas sobre Meio Ambiente (PNUMA) e o Programa das Nações Unidas sobre Desenvolvimento (PNUD), abordam e lidam com a questão ambiental, mas não atuam diretamente sobre a questão portuária, mesmo esta estando circunscrita à temática ambiental.

Tal é o caso do princípio da sustentabilidade como princípio norteador da temática ambiental contemporânea na medida em que reflete uma visão crítica do modelo de desenvolvimento adotado pelos países industrializados e reproduzidos pelos demais, isto é o modelo capitalista industrial. Resumidamente, este modelo é pautado no uso intenso dos recursos naturais, sem considerar a capacidade de suporte dos ecossistemas com vistas ao aumento do lucro e privilegia a dimensão econômica em detrimento da

ecológica, sujeitando-a aos princípios econômicos do capitalismo (LEFF, 2006; CECHIN, 2010; CAVALCANTI, 2010; VEIGA, 2011).

Procurando mitigar os impactos sobre os sistemas ecológicos, adota-se, no cenário internacional, a noção de desenvolvimento sustentável como sendo aquele que “atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem às suas necessidades” (UNITED NATIONS - World Commission on Environment and Development, 1987). O princípio da sustentabilidade passa, assim, a ser adotado através do adjetivo “sustentável” ligado ao substantivo desenvolvimento, muitas vezes confundido com a noção de crescimento econômico (SACHS, 2000). No entanto, autores como Veiga (2013) e Rosa (2009) ressaltam que, aparte todo o debate entre “sustentabilidade” e “desenvolvimento sustentável”, o importante é privilegiar o que ambas as noções trazem para o primeiro plano, em outras palavras, a atenção às futuras gerações, requerendo das ações presentes responsabilidade e solidariedade no sentido de alcançar o respeito à equidade intergeracional. É nesse sentido que a discussão que segue se constrói, buscando identificar nos documentos internacionais sobre meio ambiente e portos já consolidados elementos de um possível regime internacional ambiental voltado para sustentar as atividades portuárias.

A gênese de tal discussão encontra-se na CMMAD, realizada pela ONU em 1983, e sistematizada no Relatório Brundtland, também conhecido como Nosso futuro comum (UNITED NATIONS - World Commission on Environment and Development, 1987), de quatro anos mais tarde, que foi uma obra de posicionamento político da primeira capaz de divulgar e popularizar a categoria do “desenvolvimento sustentável”. O relatório propunha compatibilizar questões econômicas, sociais e ambientais em uma tentativa de harmonizar o desenvolvimento econômico capitalista e a preservação do meio ambiente. As preocupações nele levantadas envolvem os portos indiretamente em muitos aspectos e, de certa forma, acabaram por estimular ou redirecionar o funcionamento portuário para um respeito ambiental. Uma das recomendações nesse sentido é o desenvolvimento de tecnologias para uso de fontes energéticas renováveis. Algumas experiências internacionais permitem identificar práticas portuárias que se alinham a esse paradigma.

O porto de Vancouver, Canadá, desenvolveu um programa para melhorar sua performance ambiental que inclui, dentre outras ações, a associação de concessionária de energia elétrica para conservação e uso eficiente de energia em seus terminais e parceira com os portos americanos de Tacoma e Seattle para redução de gases estufa e emissão de partículas de diesel das operações marítimas. No porto de Haminakka, Finlândia, um estudo apontou que a incorporação do pensamento de eficiência energética em todas as operações portuárias é o segredo para a diminuição de custos com energia. No Brasil, a recente implantação de placas fotovoltaicas com luminárias de LED que funcionam como iluminação noturna no porto de Suape, em Pernambuco, ajuda a demonstrar que tais experiências não são raras nem excepcionais (PORT OF VANCOUVER, 2013; PORT OF SEATTLE, 2011; EFP - Ecologically Friendly Port, 2014; PORTOS & NAVIOS, 2016). O que essas práticas revelam é a reorientação dos portos no sentido da convergência de interesses e valores, com adoção do princípio ou modelo de desenvolvimento pautado pela sustentabilidade

a partir do compartilhamento de uma crença comum – a de se procurar respeitar, de alguma forma, a dinâmica dos ecossistemas dos territórios onde esses portos se situam. O comportamento padronizado nesses atores/espço sugere que está em curso, portanto, a orientação grociana esquematizada por Krasner (1982) na medida que a própria reorientação das ações por parte dos atores fortalece o princípio que as orientou.

Como a associação entre desenvolvimento e meio ambiente é considerada como ainda anterior à Conferência de Estocolmo de 1972, a herança deixada pela CMMAD vai além da definição de desenvolvimento sustentável e deixou um legado de recomendações de educação ambiental, atualização de políticas e legislações etc., que provocou mudanças nos portos do Brasil e do mundo e perpetuou o compartilhamento da preocupação ambiental (RIBEIRO, 2001). Nesse sentido, os trabalhadores portuários brasileiros ganharam, em alguns casos, acesso a cursos de educação ambiental, nos quais se inserem ainda conteúdo como medida de segurança no trabalho a partir da Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, NR-29 de 1997. Em pesquisa de campo realizada, em 2015, pelo Observatório Cidade e Porto (OCP) com os trabalhadores do Porto de Vitória, verificou-se que o seu Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) oferece regularmente cursos e palestras de atualização ambiental para os trabalhadores portuários e que eles demonstram reconhecer a importância da preocupação ambiental dentro e fora do porto organizado (VASCONCELOS, HENDRICKS, LANGEN, 2016).

O conceito de desenvolvimento sustentável foi definitivamente incorporado como princípio e modelo de desenvolvimento através da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), em 1992, também, conhecida como Eco 92, Rio 92 ou Cúpula da Terra. A Rio 92 mostrou ao mundo que mudanças eram necessárias na forma como a sociedade mundial encarava a sua relação com o planeta, servindo, assim, como base para o lançamento de importante instrumento de planejamento para a construção de projeto de sociedades sustentáveis: a Agenda 21 Global⁶. Mesmo sendo uma soft law no plano internacional, isto é, um acordo que, não criando vínculos legais, não torna a sua implementação mandatória essa agenda passou a ser um instrumento capaz de nortear o compromisso dos Estados participantes na Rio 92 estimulando a internalizarem, em suas políticas públicas, as noções de sustentabilidade e desenvolvimento sustentável.

É possível identificarmos um conjunto de impactos da Agenda 21 Global junto à questão ambiental dos portos, sobretudo em seu capítulo 17, que versa sobre a proteção dos oceanos e das zonas costeiras. Para Moraes (1999 apud NEVES, 2015), identifica-se a proposição explícita aos Estados para criação de programas de gerenciamento costeiro a partir de planos e programas integrados em diferentes questões associadas ao meio marinho costeiro⁷. Destacam-se a menção da necessidade de medidas preventivas na elaboração e

⁶ A Agenda 21 Global está dividida em 4 seções, com 40 capítulos, onde são definidas 115 áreas prioritárias de ação. Disponível em: < <http://www.mma.gov.br/responsabilidade-socioambiental/agenda-21> >. Acesso em: 12 abr 2018.

⁷ No Brasil, há uma ordem hierárquica na política ambiental dos níveis federal até o nível local, partindo da observação das convenções, acordos e resoluções internacionais vigentes; passando pela observação dos princípios do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, desenvolvido pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), em 1998, em articulação com o MMA; seguindo pelos Planos Estaduais de Gerenciamento Costeiro, Planos Diretores municipais, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos (PDZs) e se compatibilizando com os instrumentos do Gerenciamento Costeiro, como a

implementação de grandes projetos, estabelecimento de planos de emergência, treinamento de recursos humanos e programas de educação, implantação de critérios de qualidade ambiental, dentre outros objetivos que, de alguma forma, estão presentes na regulamentação do sistema portuário internacional. Identifica-se, ainda, como prioridade ambiental no planejamento das zonas costeiras, o problema da poluição originária de várias fontes terrestres e a necessidade de seu controle como medida básica de preservação do meio marinho. Prevê que os países estejam em conformidade com as determinações da Convenção de Montego Bay (1982) relativas à proteção e preservação do meio ambiente marinho.

Ainda na década de 1990, a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento/UNCTAD se propôs a estudar as implicações de diferentes métodos de integração dos custos ambientais no processo decisório em estudo comparativo do setor portuário em diferentes países. No relatório “Sustainable Developments for Ports”, de 1993, lança a seguinte questão: Como o desenvolvimento sustentável está ligado aos portos? Por conseguinte, assume-se que

Os portos estão estrategicamente localizados na interface terra e mar. São importantes elos de transporte, comércio e indústria no desenvolvimento econômico dos países. Entretanto, há riscos de deterioração ambiental no mar, terra e ar na maioria dos portos, resultantes de possíveis acidentes na área do porto ou das operações e atividades portuárias: despejo de efluentes e de água de lastro, lixo, barulho, poeira, manutenção, dragagem etc. A maioria dos portos impulsionou o desenvolvimento de cidades ao seu redor, o que contribui para a deterioração ambiental: esgoto, poluição atmosférica, tráfego, barulho... (UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development, 1993).

O trabalho de examinar os principais impactos ambientais portuários foi feito também pelo Banco Mundial, em relatório técnico “Environmental Considerations for Port and Harbor Development” (1990), e em vários trabalhos desenvolvidos pela Associação Internacional de Portos e Atracadouros (IAPH)⁸. Na esteira da governança participativa, pregada pelo princípio 10 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (INSTITUTO DE ESTUDOS AVANÇADOS DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, 1992) além da IAPH, o estudo da UNCTAD citado acima destaca o papel do Comitê Marítimo Internacional (CMI) e da Associação Internacional Permanente do Congresso de Navegação (PIANC). Ou seja, iniciativas pontuais relacionadas à questão ambiental são adotadas internacionalmente pelo envolvimento tanto de atores estatais como atores não-estatais, visto que a IAPH uma organização não-governamental sediada em Tóquio⁹.

Iniciativa relevante é, ainda, a “Global Clean Ports”, um programa do PNUMA para redução da emissão de partículas de diesel e de carbono preto e da poluição atmosférica pelos portos de países de renda baixa ou média (UNITED NATIONS - United Nations Environment Programme, 2016). O PNUMA dá,

Agenda Ambiental Portuária, o Zoneamento Ecológico Econômico (ZEE) e os Planos de Gestão. O espaço territorial e marítimo é organizado pelas Política Setorial de Recursos do Mar e Política Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), de 1988, integrante da Política Nacional de Meio Ambiente (1981) e da Política Nacional para Recursos do Mar (1980) (NEVES, 2015).

⁸ Ver em: <www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Links/Documents/Suggested%20references.doc>. Acesso em: 04 ago. 2016.

⁹ Vale ressaltar que a IAPH desenvolveu, ao longo de seus 60 anos, uma aliança global de portos e conquistou status de órgão consultivo e representante da voz da indústria portuária global junto a um órgão intergovernamental e a cinco agências especializadas do sistema ONU – a saber: Conselho Econômico e Social (ECOSOC), IMO, UNCTAD, Programa Ambiental das Nações Unidas (UNEP), Organização Internacional do Trabalho (ILO) e Organização Aduaneira Internacional (WCO) (INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS, 2016).

também, assistência técnica aos países parte da convenção MARPOL 73/78¹⁰. Num esforço de síntese, a Tabela 01 lista os atores do cenário da governança e suas contribuições para o regime internacional ambiental portuário. Dentre outros que lidam com a questão portuária ou ambiental, estes atores, têm voltado sua atenção para a implantação e regularização das atividades portuárias a fim de que as medidas mitigadoras e de redução de impactos ambientais tornem-se mais amenas.

Tabela 01: Atores e Formas de Contribuição para o Regime Internacional Ambiental Portuário

Atores estatais	Conferências Cúpulas	CMMAD (1983)	Princípios Recomendações Educação ambiental Declarações Agendas
		CNUMAD (1992)	
		CNUDS (2012)	
	Agências Especializadas Programas Órgãos Intergovernamentais Organizações Internacionais	UNCTAD	Relatórios Programas Fóruns de discussão
		Comissão Interamericana de Portos/OEA	
		Banco Mundial	
		UNEP	
		ILO	
		WCO	
		IMO	
Atores não-estatais	Comitês	IAPH	Consultoria Agência política Regularização das atividades portuárias
	Institutos	CMI	
	Associações	PIANC	

Fonte: Elaboração dos autores.

Nenhum ator internacional tem maior peso na questão ambiental portuária do que a IMO, agência do sistema das Nações Unidas especializada na segurança das atividades e no desempenho ambiental da navegação internacional. O papel da IMO é o de “criar um arcabouço regulatório para a indústria da navegação que seja justo e efetivo, universalmente adotado e implementado”. Parte da compreensão de que “a navegação é componente essencial de qualquer programa futuro de crescimento sustentável” e funciona como um fórum, onde a sociedade civil junto com os diferentes stakeholders da comunidade portuária constroem, juntos, o arcabouço normativo para a indústria da navegação e dos transportes marítimos. A

¹⁰ Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973.

principal atuação da IMO se dá através de Convenções¹¹ que, em sua maioria, se organizam ao redor de três categorias: segurança marítima, prevenção da poluição marítima e responsabilidade e compensação em relação à danos causados por poluição. É este corpo normativo que constitui o principal referencial legal ambiental portuário (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2016).

Há uma grande quantidade de convenções que tratam da questão ambiental junto aos portos. No entanto, para Martins (2006), não há matéria atinente à poluição do meio ambiente, no âmbito do Direito Internacional do Meio Ambiente, que seja tão normatizada como a poluição do meio marinho. Uma proposta que pode ser interessante de organização desse arcabouço legal é apresentada pela IAPH, que enquadra as várias convenções nas cinco rubricas a seguir, somando 72 convenções: “Segurança Marítima” (30 convenções), “Meio Ambiente Marítimo” (13 convenções), “Responsabilidade e Compensação” (9 convenções), “Comércio Marítimo e Contestações Marítimas” (10 convenções) e “Aspecto Humano” (10 convenções). Ainda que a maior parte delas tenha associações à questão ambiental, esquematizou-se na Tabela 02 abaixo somente as convenções e protocolos identificados pela IAPH sob a rubrica de “Meio Ambiente Marítimo”:

Tabela 02: Convenções Internacionais para o Meio Ambiente Marítimo

NOME DA CONVENÇÃO	ACRÔNIMO O/ANO	OI	DESCRIÇÃO SUMÁRIA
<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i>	MARPOL 1973/1978	IMO	Principal convenção internacional cobrindo a prevenção de poluição ambiental marinha por navios por causas acidentais ou operacionais. As autoridades portuárias podem supervisionar navios ancorados em áreas sob sua responsabilidade e os navios deverão manter certificados de que estão de acordo com a convenção.
<i>International Convention relation to Intervention on the High Seas in cases of Oil Pollution Casualties</i>	INTERVENTION Convention 1969	IMO	Proteção das populações de países costeiros de derramamentos de óleo em alto mar que possam afetá-los. Portos e países costeiros devem cooperar na proteção da costa marítima.
<i>Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other Matter</i>	London Dumping Convention (LDC) 1972	IMO	Controle e prevenção internacional da poluição marinha, prevenindo despejo indiscriminado de lixo no mar.
<i>International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-</i>	OPRC 1990	IMO	Prevenção de acidentes que causem poluição marinha por vazamento de óleo seguindo as convenções MARPOL 73/78 e SOLAS; orientação para adoção de medidas adequadas no caso de acidentes via cooperação e assistência mútua.

¹¹ O status das Convenções da IMO pode ser verificado aqui: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>.

<i>operation</i>			As autoridades portuárias são o órgão competente pelos planos de emergência e por reportar acidentes.
<i>Protocol on Preparedness, Response and co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances</i>	OPRC-HNS Protocol 2000	IMO	Arcabouço para cooperação internacional no combate de acidentes que ameacem o meio marítimo voltado para navios que carregam substâncias, diferente de óleo, cujo vazamento ameace o meio ambiente marítimo. Os portos deverão contar com planos de emergência, treinar seu pessoal para eventualidades e manter infraestrutura apropriada para acidentes.
<i>International Convention on Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships</i>	AFS 2001	IMO	Proíbe o uso de organoestânicos nocivos em tintas anticrustantes dos navios e uso de outras substâncias potencialmente nocivas. Cabe aos portos inspecionarem os navios.
<i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>	UNCLOS ou Convenção de Montego Bay 1982	ONU	Incorpora em um instrumento um conjunto de normas tradicionais que juntos formam o ordenamento do uso dos oceanos e de seus recursos
<i>Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks</i>	Nairobi WRC 2007	IMO	Primeiro conjunto uniformizado de normas e diretrizes para remoção de naufrágios além do mar-territorial. Portos serão usados como bons ofícios para alertar outros países e ajudar nos casos de naufrágio.
<i>IMO Resolution A 949 (23), Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance</i>	Place of refuge 2003	IMO	Aplicável quando um navio precisa de assistência, mas não envolve segurança à vida humana – caso em que se aplicaria a Convenção Internacional de Procura e Resgate Marítimo (1979). Os portos são os lugares de refúgio e as autoridades portuárias devem avaliar as vantagens e desvantagens de acolher um navio em perigo e garantir a existência de canais de comunicação.
<i>International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments</i>	Ballast Water Management (BWM) 2004	IMO	Resulta de várias tentativas iniciadas em 1988 para controle, minimização e eliminação dos organismos nocivos que são despejados através da água de lastro e sedimentos. Cabe aos portos onde os tanques são limpos e reparados possuir infraestrutura adequada à recepção desses sedimentos e aos governos nacionais desenvolver políticas para controle da água de lastro.
<i>Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships</i>	The Hong Kong Convention 2009	IMO	Orienta a reciclagem de navios fora de operação e das instalações onde a reciclagem de navios acontece. Cabe aos portos inspecionar os navios e verificar se estão de posse dos certificados requisitados pelas convenções.

<i>Convention on Biological Diversity</i>	CBD Convention 1992	UNEP	Garante a conservação da diversidade biológica, o uso sustentável de seus componentes e o compartilhamento justo da utilização de seus recursos genéticos. Visa a conservação biológica de áreas costeiras, onde a presença dos portos ameaça e altera o habitat biológico.
<i>Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage</i>	Underwater Cultural Heritage	UNESCO	Proteção da herança cultural submarina de caráter cultural, histórico ou arqueológico submerso em água por pelo menos 100 anos. Caberá aos países deverão regular e autorizar atividades em locais de patrimônio cultural submarino, bem como proibir a construção de portos nestas regiões.

Fonte: Elaboração dos autores.

Cabe ainda atentar para a Organização dos Estados Americanos/OEA que conta com uma Comissão Interamericana de Portos. Em 2009, em Foz do Iguaçu, realizou a 1ª Convenção Hemisférica de Proteção Ambiental Portuária, encontro que envolveu a academia, o empresariado e representantes públicos e apostou para a necessidade da conscientização ambiental para políticas de cooperação no hemisfério bem como para a importância da preservação ambiental. Nessa ocasião, as discussões ambientais envolveram temas estritamente portuários tais como Licenciamento Ambiental e dragagens; outros mais amplos como integração portos e comunidade, cooperação internacional e experiências ambientais inovadoras. Além disso, incluiu-se uma das questões mais discutidas na agenda ambiental contemporânea: os desafios da mudança climática global para a economia mundial e o impacto na indústria portuária (ANTAQ, 2018; OEA, 2016; ABRUEM, 2016).

Com o exposto, verifica-se, finalmente, a existência de um corpo substantivo de atores estatais e não-estatais que atuam junto à questão ambiental e que contribuem, através das convenções e acordos, de forma direta ou indireta, para a criação de regras e princípios que norteiam a atuação ambiental dos portos. Esse conjunto de princípios, valores, normas, convenções e atores combinados constituem uma governança ambiental portuária global nos moldes discutidos anteriormente.

Considerações Finais

A complexidade do tema portos se revela ao simples olhar: uma infraestrutura logística, muitas vezes localizada em centros urbanos, mas conectada a multimodais espalhados tanto pelo território adjacente como a outros portos além-mar; elo de uma cadeia de fluxo de mercadorias em escala global mas com conexões sociais, ambientais e econômicas locais; parte da comunidade local (antiga praça portuária) mas vinculado à um sistema marítimo-portuário internacional e sujeito à normas e legislações nacionais e internacionais. Logo, os portos agem e são impactados em diferentes escalas, do local, ao nacional ao global. No mundo globalizado, onde a consciência ambiental ganha peso e destaque nas agendas da política internacional e nacional, cabe uma reflexão da questão ambiental junto aos portos. A busca da

sustentabilidade pelo setor portuário envolve, antes de mais nada, o reconhecimento de que, desde a construção até a operação, se trata de atividade de relevante impacto ambiental.

Mas, é aos poucos que a agenda ambiental torna-se parte da agenda portuária. A normatização legal nacional se apresenta aos portos como um limitador, um pré-requisito, uma obrigação que deve ser cumprida. O corpo de regras, normas, princípios, convenções e legislações internacionais somam-se às normas nacionais na condução da gestão portuária rumo a adoção de medidas de cunho ambiental. Nesse cenário de governança ambiental global-local a atividade portuária passa a ter referenciais de comportamento a serem seguidos.

Por outro lado, a conscientização ambiental vem aos poucos, fruto da educação ambiental e da prática cotidiana que acaba por se reproduzir (path dependence). O investimento ambiental e a adoção de medidas inovadoras mais sustentáveis tornam-se vantagens competitivas dentro da indústria portuária. A competição entre portos por atração de cargas se utiliza dos avanços na área ambiental como fator de diferenciação e de competitividade. Uma nova lógica econômica nasce, agora mais sustentável.

REFERÊNCIAS

- ABRUEM. **Presidente da ABRUEM participa da abertura da Convenção Ambiental Portuária da OEA**, 2016. Disponível em: < <http://www.abruem.org.br/noticias/962> >. Acesso em: 15 set. 2016.
- ALMEIDA, B. Z. **Principais características e problemas dos portos do Brasil**, 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação Tecnológica) – Curso de Tecnologia em Construção Naval da Universidade Estadual da Zona Oeste, Rio de Janeiro, 2011.
- ANTAQ - **Agência Nacional de Transportes Aquáticos**. Disponível em: < <http://www.antaq.gov.br/> >. Acesso em: 05 mai. 2018.
- IAPH – **INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS**, 2016. Disponível em: < <http://www.iaphworldports.org> >. Acesso em: 10 ago. 2016.
- BIERMANN, F., BETSILL, M. M., GUPTA, J., KANIE, N., LEBEL, L., LIVERMAN, D., et al. **Earth system governance: a research framework**. *International Environmental Agreements*, 10 (4), 277-98, 2010.
- CAVALCANTI, C. **Concepções da economia ecológica: suas relações com a economia dominante e a economia ambiental**. *Estudos avançados*, 24 (68), 53-67, 2010.
- CECHIN, A. **A natureza como limite da economia: a contribuição de Nicholas Georgescu-Roegen**. São Paulo: Edusp e Editora do Senac, 2010.
- CODESA. **Identificação e avaliação de impactos ambientais**, s/d. Disponível em: < http://www.codesa.gov.br/scriptcase/file/doc/codesa_arquivos/4_%20Identifica%C3%A7%C3%A3o%20e%20Avalia%C3%A7%C3%A3o%20de%20Impactos%20ambientais.pdf >. Acesso em: 14 mai. 2018.
- DWARAKISH, G. S., & SALIM, A. **Review on the Role of Ports in the Development of a Nation**. *Aquatic Procedia*, v. 4, p. 295-301, 2015.
- EFP - Ecologically Friendly Port. **Improving the energy efficiency in the port of Haminakotka - case study of energy consumption and energy saving**. Kotka: Kimenlaakso University of Applied Science, 2014.

- INSTITUTO DE ESTUDOS AVANÇADOS DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO. **Declaração do Rio de Janeiro**. Revista Estudos Avançados, 6 (15), 1992.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. (2016). Disponível em : < International Maritime Organization: <http://www.imo.org/>>. Acesso em: 02 jan. 2015.
- JERVIS, R.. **Security Regimes**. International Organization, 36 (2), p.357-378,1982.
- KAPPEL, R. F. **Portos brasileiros: novo desafio para a sociedade**. Disponível em: < http://www.sbpnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm >. Acesso em: 13 mai 2018.
- KRASNER, S. **Structural Causes and Regime Consequences: regimes as intervening variables**. International Organization, 36 (2), 185-205, 1982.
- LEFF, E. **Racionalidade ambiental: a reapropriação social da natureza**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.
- MARTINS, A. A. **Poluições causadas por navios**. Juiz de Fora: Universidade Presidente Antônio Carlos, 2006.
- MARTINS, E. M.. **Transporte Marítimo e Desenvolvimento Sustentável**. Verba Juris, 6 (6), p. 249-269, 2007.
- MMA- **Ministério do Meio Ambiente**. Disponível em: < <http://www.mma.gov.br> >. Acesso em: 18 Nov. 2009.
- NEVES, M. F. **Agenda ambiental do porto de Santos: desafios e oportunidades na governança internacional das mudanças climáticas**, 2015. Tese (Doutorado em Direito). Universidade de Santos, Santos, 2015.
- NYE, J. **Cooperação e conflito nas relações Internacionais – uma leitura essencial para entender as principais questões da política mundial**. São Paulo: Gente, 2009.
- OEA - Organização dos Estados Americanos. **Portos**, 2016. Disponível em: < <http://www.oas.org/pt/topicos/portos.asp> >. Acesso em :15 set. 2016.
- PORT OF SEATTLE. **Seattle and Tacoma Ports win vision 2040 award for clean air strategy**, 2011. Disponível em: < <https://www.portseattle.org/Newsroom/News-Releases/Pages/default.aspx?year=2011#4> >. Acesso em: 31 ago 2015.
- PORT OF VANCOUVER. **Air, Energy and Climate Action**, 2013. Disponível em: <<https://www.portvancouver.com/environment/air-energy-climate-action/>>. Acesso em: 31 ago. 2015.
- PORTO, M. M., & TEIXEIRA, S. G. **Portos e Meio Ambiente**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.
- PORTOS & NAVIOS. **Suape passa a gerar energia limpa com 18 placas fotovoltaicas com luminárias de led**, 2016. Disponível em: < <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/32789-suape-passa-a-gerar-energia-limpa-com-18-placas-fotovoltaicas-com-luminarias-de-led> >. Acesso em: 05 mar. 2016.
- RIBEIRO, W. C. **A ordem ambiental internacional**. São Paulo: Contexto, 2001.
- ROSA, T. D. **Os fundamentos do pensamento ecológico do desenvolvimento**. In: J. E. Veiga, Economia Socioambiental. São paulo: Senac, 2009.
- RUGGIE, J. G.. **International Responses to Technology: concepts and trends**. Interantional Organization, 29 (3), p.557-83, 1975.

- SACHS, W. **Dicionário do Desenvolvimento**. Petrópolis: Vozes, 2000.
- UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development. **Sustainable Development for Ports**, Genebra, 1993. Disponível em: < http://unctad.org/en/Docs/sddport1_en.pdf >. Acesso em: 13 mai. 2018.
- UNITED NATIONS - United Nations Environment Programme. **Global Clean Ports - reducing air pollution from ports in low and middle income countries**, 2016. Disponível em: < <http://www.unep.org/Transport/ports> >. Acesso em: 15 set. 2016.
- UNITED NATIONS - **World Commission on Environment and Development**. Our Common Future. Nova Iorque: Oxford, 1987.
- VASCONCELOS, F. N. **Os Desafios da Legislação Ambiental para os Portos: A Interface Ambiental no Porto de Vitória/ES**. In: 3o SEMINÁRIO NACIONAL SOBRE O TRATAMENTO DE ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE EM MEIO URBANO E RESTRIÇÕES AMBIENTAIS AO PARCELAMENTO – A DIMENSÃO AMBIENTAL DA CIDADE, APP URBANA, Anais... Belém, 2014, pp. 1-20.
- VASCONCELOS, F. N., & MAURI, J. V. **Sistematização dos Impactos Ambientais Portuários**, 2018. No prelo.
- VASCONCELOS, F. N., HENDRICKS, K., & LANGEN, L. P. **How dockworkers green the port: sustainability measures in Vitoria's waterfront**. In: M.-R. G. Hurtado, & O. R. Castela, *Fronteras de agua: las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, 2016. pp. 559-570.
- VEIGA, J. E. **É irrealista pensar em soluções multilaterais**. Valor Econômico, São Paulo, 05 mai. 2015.
- VEIGA, J. E. **A desgovernança mundial da sustentabilidade**. São Paulo: Editora 34, 2013.
- VEIGA, J. E. **Sustentabilidade: a legitimação de um novo valor**. São Paulo: Senac, 2011.

Recebido em 30 de novembro de 2017.

Aprovado em 18 de maio de 2018.

RESUMO

Mais do que porta de entrada e saída de mercadorias (gateways), os portos são atores que geram fluxos – mercadorias, renda, trabalho – e cujas atividades impactam o meio ambiente de diversas formas. Por sua posição peculiar que atravessa as escalas local, nacional e global, os portos tanto agem quanto sofrem influência dessas diferentes escalas. Busca-se analisar se existiria um conjunto de regras e princípios capazes de contribuir para um regime internacional voltado para lidar com o setor portuário em um mundo globalizado e buscando a sustentabilidade das atividades desse setor. O estudo é analítico, com abordagem descritiva e qualitativa, com uso de referências bibliográficas e documentais. O trabalho demonstra que já há um regime estabelecido internacionalmente que vincula o comportamento dos portos à questão ambiental e promove a consciência ambiental portuária.

Palavras-chave: Portos. Meio ambiente. Regimes internacionais.

ABSTRACT

More than a gateway, ports are actors that generate flows - merchandise, income, work - and whose activities impact the environment of diverse forms. By its peculiar position that crosses the scales local, national and global, the ports both act and are influenced by these different scales. This article seeks to analyse if there would be a set of rules and principles capable of contributing to an international regime aimed at dealing with the port sector in a globalized world and seeking the sustainability of the activities of this sector. The study is analytical, with a descriptive and qualitative approach, using bibliographical and documentary references. The work shows that there is already an internationally established regime that links the behaviour of ports to the environmental issue and promotes environmental port awareness.

Key-words: Ports. Environment. International regimes.