

5 TRANSPORTE HIDROVIÁRIO INTERIOR E A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Este capítulo traz o relacionamento do Transporte Hidroviário Interior, das hidrovias e dos portos com Legislação Brasileira, trazendo normas, decretos, portarias, resoluções e leis da esfera federal dos órgãos intervenientes, em termos de responsabilidades técnicas, fiscalização, infra-estrutura, segurança no trabalho, saúde, uso e ocupação do solo, uso múltiplo das águas, meio ambiente, etc. Em termos ambientais traz também definição de Licenciamento Ambiental e tipos de Licenças Ambientais, entre outros assuntos.

5.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

A água, sendo essencial à vida, constitui um dos bens mais preciosos à disposição da humanidade. Por ser um bem já escasso em muitas regiões, requer racionalidade e parcimônia em sua utilização. A contaminação das águas é, portanto, uma das maiores preocupações dos ecologistas e de todos aqueles que necessitam utilizar a água como insumo em atividades econômicas, segundo VALLE (1995).

De acordo com FREITAS (1999) o uso múltiplo das águas compreende uma série de atividades, muitas vezes conflitantes, tais como abastecimento, saneamento, irrigação, geração de eletricidade, processos industriais, navegação fluvial, pesca, aquíicultura, recreação e lazer.

O uso da água pode ser consuntivo ou não-consuntivo. É considerado consuntivo quando existe perda de volume de água no percurso entre a captação e o retorno ao curso do rio, lago ou reservatório, por exemplo abastecimento doméstico e industrial. E é considerado não-consuntivo, quando não existe perda de volume de água em função do seu uso, por exemplo, geração de energia elétrica, navegação fluvial, pesca e recreação.

A utilização de um rio como uma hidrovia comercialmente navegável requer uma série de cuidados e medidas que venham contribuir para o uso harmônico dos recursos naturais na área de influência do evento.

Segundo LUNA (1989) a navegação interior sempre apresentou uma legislação e regulamentação dispersas advindas ou derivadas do transporte marítimo que continham uma série de impropriedades, por não considerarem convenientemente as particularidades das águas interiores, gerando problemas na implantação, manutenção, operação, controle das mesmas. Salienta ainda o autor que a legislação pertinente à navegação abrangia (e abrange) uma série de leis, decretos, portarias, instruções, normas e resoluções, sujeitas a alterações pelos órgãos intervenientes envolvidos.

Se, por um lado, as leis eram advindas da legislação marítima, a administração do transporte hidroviário interior quase sempre esteve atrelada às administrações do setor portuário no país, conforme pode ser observado no histórico de órgãos administrativos:

- Inspeção Federal de Portos, Rios e Canais, criada em 1911;
- Departamento Nacional de Portos e Navegação, criado em 1933;
- Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, criado em 1933;
- Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, criado em 1943;
- Empresa de Portos do Brasil – PORTOBRÁS, criada em 1976;
- Departamento de Portos e Hidrovias, criado em 1993;
- Secretaria de Transportes Aquaviários, com a criação de três departamentos subordinados a esta secretaria, o Departamento de Marinha Mercante (DMM), o Departamento de Portos (DP) e o Departamento de Hidrovias Interiores (DHI) criado em 1995;
- Agência Nacional de Transportes Aquaviários, criada em 2001.

Há, entre os atos legais relativos à navegação interior, a Constituição Federal, e as portarias e normas do Ministério dos Transportes e da Marinha do Brasil, além de acordos e convenções internacionais, estabelecidos entre os países vizinhos na região da Amazônia, do Pantanal e no Sul.

A princípio, pode-se citar a Constituição Federal de 1988 (CF/88) que em seu Artigo 20 estabelece aspectos importantes para as águas interiores e para o transporte tais como:

- São bens da União, os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um estado, sirvam de limite com outros países, ou se

estendam a território estrangeiro ou dele provenham, bem como os terrenos marginais e praias fluviais.

Já o Artigo 21 da referida Carta Magna traz que compete à União:

- Instituir o sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;
- Explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de um Estado e também os portos marítimos, fluviais e lacustres.

Também o mesmo Artigo ainda traz que compete privativamente à União legislar sobre:

- diretrizes da política nacional de transportes;
- regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial;
- trânsito e transporte.

A Marinha do Brasil estabelece, por meio da Lei 9.537 de 11 de Dezembro de 1997, conhecida como “LESTA - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário”, os princípios gerais para o tráfego aquaviário (marítimo, fluvial, lacustre), a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a preservação do meio ambiente hídrico.

Ainda no âmbito da Marinha do Brasil, foram aprovadas em 1998, as Normas de Autoridade Marítima – NORMAN pela DPC – Diretoria de Portos e Costas, cujas principais de interesse para a navegação interior e para o meio ambiente são:

- NORMAN 02 – normas para embarcações empregadas na navegação interior;
- NORMAN 04 – normas para operação de embarcações estrangeiras em águas sob jurisdição nacional;
- NORMAN 07 – normas para atividades de inspeção naval;
- NORMAN 11 – normas para obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sobre as margens das águas sob jurisdição nacional;
- NORMAN 13 – normas para aquaviários e armadores;

- NORMAN 16 – normas para estabelecer condições e requisitos para concessão e delegação das atividades de assistência e salvamento de embarcação, coisa ou bem, em perigo no mar, nos portos ou via navegáveis.

Algumas outras leis, normas, decretos foram criados em diferentes instâncias e em diferentes esferas, mas dentre os principais dispositivos federais da gestão do transporte hidroviário interior podem ser destacadas os seguintes:

- Lei 8630 de 25 de fevereiro de 1993 – dispõe sobre o regime jurídico da exploração de portos organizados e das instalações portuárias, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos”;
- Decreto 1265 de 11 de Outubro de 1994 – aprova a Política Marítima Nacional;
- Decreto 1333 de 08 de dezembro de 1994 – dispõe sobre a descentralização da administração dos portos, hidrovias e eclusas;
- Lei 9432 de 08 de janeiro de 1997 – dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário;
- Lei 9611 de 19 de fevereiro de 1998, que institucionalizou a figura do Operador Logístico de Transporte Multimodal – OTM, responsável pelo transporte, desde o seu armazenamento, embalagem, passagem por vários modais de transporte, etc, com a emissão de um único documento (conhecimento de transporte).
- Portaria 214 de 27 de maio de 1998 do Ministério dos Transportes – aprova as “Normas para outorga de Autorização para Operação de Empresas Brasileiras de navegação Interior”.

Em 2001 por meio da lei 10.233 de 5 de junho, foi criada a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que por definição “é entidade integrante da Administração Federal indireta, submetida ao regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, mandato fixo de seus dirigentes, vinculada ao Ministério dos Transportes”. Entre outras funções, é responsável pela:

- Implantação das políticas do Ministério dos Transportes e do CONIT – Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes;

- Regulação, supervisão e fiscalização das atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infra-estrutura portuária e aqüaviária, exercida por terceiros;

A referida Lei também criou a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura dos Transportes (DNIT)

Com isso, a partir da lei supracitada, o transporte hidroviário interior passou a ser regulado e fiscalizado pela ANTAQ, em substituição a Secretaria de Transportes Aqüaviários (STA) do Ministério dos Transportes e o DNIT – Departamento Nacional de Infra-estrutura em Transportes passou a cuidar das obras e toda infra-estrutura dos transportes terrestres (rodoviário e ferroviário), hidrovias e portos do Brasil (em substituição ao Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) e a Empresa Brasileira de Portos S. A. (Portobrás))

Há também as Administrações de Hidrovias, órgãos que possuem duplo comando: institucionalmente são subordinadas ao DNIT, mais especificamente ao seu Departamento de Infra-Estrutura Hidroviária, e gerencialmente às Companhias Docas no âmbito de suas respectivas jurisdições. A elas compete, principalmente, promover, desenvolver as atividades de execução, acompanhamento e fiscalização de estudos, obras e serviços de hidrovias, portos fluviais e lacustres que lhe venham a ser atribuídos pelo Departamento de Infra-Estrutura Hidroviária. Atualmente há oito Administrações Hidroviárias no Brasil vinculadas a quatro Companhias Docas dispostas conforme a Tabela 5.1. A Figura 5.1 mostra a distribuição geográfica da jurisdição de cada Administração Hidroviária no território brasileiro.

Tabela 5.1 – Administrações Hidroviárias e as Companhias Docas

Administração Hidroviária	Companhia Docas
Administração da Hidrovia do Tocantins-Araguaia – AHITAR	CDP – Companhia Docas do Pará
Administração da Hidrovia da Amazônia Oriental – AHMOR	
Administração da Hidrovia do São Francisco – AHSFRA	CODEBA – Companhia Docas do Estado da Bahia
Administração da Hidrovia do Nordeste – AHINOR	CODOMAR – Companhia Docas do Maranhão
Administração da Hidrovia da Amazônia Ocidental – AHMOC	
Administração da Hidrovia do Paraguai – AHIPAR	CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo
Administração da Hidrovia do Paraná – AHRANA	
Administração da Hidrovia do Sul – AHSUL	

Fonte: Ministérios dos Transportes (2007)



Figura 5.1 – Distribuição Geográfica da Jurisdição das Administrações Hidroviárias

Com relação ao relacionamento do Transporte Hidroviário Interior e o Meio Ambiente, a legislação é, ainda, mais esparsa e compreendida em vários órgãos intervenientes, conforme serão apresentados neste capítulo.

Há normas e leis para o uso múltiplos das águas regulamentadas e reguladas pela ANA – Agência Nacional de Águas. Da mesma maneira, o transporte hidroviário, os portos fluviais e as empresas de transporte hidroviário são regulamentados e fiscalizados pela ANTAQ. Há resoluções do CONAMA – Conselho Nacional de Meio Ambiente que determinam as diretrizes ambientais.

A Constituição Brasileira de 1988 é a única carta magna do mundo que traz a política ambiental em seu escopo.

A Lei 6938/81 estabeleceu a Política Nacional do Meio Ambiente - PNMA e criou o Sistema Nacional de Meio Ambiente - SISNAMA com participação de instituições e órgãos das esferas federal, estadual e municipal ligadas à proteção ambiental. A estrutura organizacional do SISNAMA foi alterada por outras leis e hoje está assim representada:

- i. **Órgão Superior:** o Conselho de Governo, com a função de assessorar o Presidente da República na formulação da política nacional e nas diretrizes governamentais para o meio ambiente e os recursos ambientais;
- ii. **Órgão Consultivo e Deliberativo:** o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), para assessorar, estudar e propor ao Conselho de Governo, diretrizes políticas e governamentais para o meio ambiente, e deliberar, no âmbito de sua competência, sobre normas e padrões ambientais;
- iii. **Órgão Central:** o ministério do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal, com finalidade de planejar, coordenar, supervisionar e controlar, como órgão federal, a política nacional e diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente;
- iv. **Órgão Executor:** o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), com finalidade de executar e fazer executar, como órgão federal, a política e diretrizes governamentais fixadas para o meio ambiente;
- v. **Órgãos Setoriais:** são os órgãos ou entidades integrantes da administração federal direta ou indireta, bem como as fundações instituídas pelo Poder Público, cujas atividades estejam associadas a proteção ambiental ou disciplinamento do uso dos recursos ambientais;
- vi. **Órgãos Seccionais:** são os órgãos ou entidades estaduais responsáveis pela execução de programas, projetos e pelo controle e fiscalização das atividades capazes de provocar degradação ambiental;
- vii. **Órgãos Locais:** são os órgãos ou entidades municipais, responsáveis pelo controle e fiscalização das atividades similares as dos órgãos seccionais, porém nas suas respectivas jurisdições.

Além destes órgãos, a competência para a gestão ambiental no Brasil também cabe a outros organismos que são intervenientes ao transporte hidroviário interior. Em esfera federal pode-se destacar:

- Ministério dos Transportes;
- Ministério do Meio Ambiente

- Marinha do Brasil (Ministério da Defesa);
- Ministério das Relações Exteriores;
- Ministério da Saúde;
- Ministério do Trabalho e Emprego;
- Ministério Público Federal;
- Fundação Nacional do Índio;
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Ministério da Cultura)

a) Ministério dos Transportes

O Ministério dos Transportes atua como órgão empreendedor do transporte hidroviário interior por meio da ANTAQ, DNIT e Administradoras Hidroviárias. Estes cuidam da infraestrutura das vias e portos e aquela, como já mencionado, da regulação e fiscalização do setor.

b) Ministério do Meio Ambiente

Este Ministério atua tanto na gestão dos recursos hídricos por meio da Secretaria de Recursos Hídricos (SRH) e do Conselho Nacional dos Recursos Hídricos (CNRH), quanto na gestão ambiental por meio do IBAMA e do CONAMA.

A prática do gerenciamento integrado dos recursos hídricos, no Brasil ainda é incipiente, e teve início com a Portaria 90/78 dos Ministérios das Minas e Energia e Interior que criou Comitês Especiais de Estudos Integrados de Bacias Hidrográficas (CEEIBH). De acordo com MOTA (1995) dentre as muitas atribuições deste comitê, destacam-se a manifestação com referência aos recursos hídricos das bacias hidrográficas dos rios federais, aos planos para seu aproveitamento global, às melhorias de suas condições sanitárias e às medidas de proteção ambiental. A partir daí outros comitês foram criados.

A Lei 9.433/97 instituiu a Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH), procurando atender os preceitos da Constituição Federal de 1988 (CF/88) e os comitês sofreram mudanças em suas características anteriores, com destaque para uma maior participação dos usuários dos recursos hídricos e da sociedade civil em suas composições, além da participação dos governos federal, estadual e municipal. Esta mesma Lei criou também o Sistema Nacional de

Gerenciamento Recursos Hídricos (SNGRH), definindo como uma de suas diretrizes gerais de ação para implementação da PNRH, a integração da gestão dos recursos hídricos com a gestão ambiental.

Os fundamentos da PNRH de acordo com o Artigo 1º da referida Lei são:

- i. a água é um bem de domínio público;
- ii. a água é um recurso natural limitado, dotado de valor econômico;
- iii. em situações de escassez, o uso prioritário dos recursos hídricos é o consumo humano e a dessedentação de animais.
- iv. a gestão de recursos hídricos deve sempre proporcionar o uso múltiplo das águas;
- v. a bacia hidrográfica é a unidade territorial para a implementação da PNRH e atuação do SNRH;
- vi. a gestão dos recursos hídricos deve ser descentralizada e contar com participação do Poder Público, dos usuários e das comunidades.

Esta lei deu competência ao Poder Público Federal, Estadual e Municipal promover a integração da gestão de recursos hídricos com a gestão ambiental.

O SNGRH, cuja finalidade é a de coordenar a gestão integrada das águas e implementar o PNRH, é composto pelo CNRH, pelos Conselhos de Recursos Hídricos dos Estados e do Distrito Federal e pelos comitês de Bacia Hidrográfica.

A estes últimos, além das atribuições, aprovar e acompanhar a execução dos Planos de Recursos Hídricos da Bacia, isto é, planos diretores de longo prazo, com horizonte de planejamento compatível com período de programas e projetos para determinada bacia hidrográfica e que visam fundamentar e orientar a implantação da PNRH e o gerenciamento dos recursos hídricos. Este é um aspecto de fundamental importância no desenvolvimento de sistemas de transporte hidroviário, pois qualquer intenção ou projeto neste sentido, deve estar contemplado no Plano de Recursos Hídricos das bacias nas quais se insere o projeto.

c) Marinha do Brasil (Ministério da Defesa)

A Marinha do Brasil, no âmbito de suas atribuições, exerce o controle e a fiscalização sobre as embarcações que trafegam em águas sob jurisdição nacional, e sobre as instalações estacionárias ribeirinhas de produção, armazenagem e transferência de produtos poluentes, de

modo a garantir que as mesmas estejam em condições satisfatórias, contribuindo preventivamente para a segurança da navegação, para salvaguarda da vida humana e para a proteção ambiental das áreas costeiras, portuárias e interiores. Também exerce o controle e a fiscalização sobre obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das águas sob jurisdição nacional.

A já citada Lei 9537 de 1997 é conhecida como Lei de Segurança do Transporte Aquaviário (LESTA) e dispõe sobre “a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional” que inclui “as águas dos rios, lagos e canais do território nacional”.

Além do registro das embarcações, umas das atribuições mais importantes da Marinha é a realização da inspeção naval. De acordo com a LESTA a inspeção naval é:

“uma atividade de cunho administrativo, que consiste na *fiscalização* do cumprimento da Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e de atos e *resoluções internacionais ratificados pelo Brasil*, no que se refere a *salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação*, no mar aberto e em *hidrovias interiores*, e a prevenção da *poluição ambiental* por parte das embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio.”

A atividade de inspeção naval é regulada pela NORMAN-07.

Com relação à poluição ambiental, a prevenção e as providências frente a um derramamento de óleo ou lançamentos de misturas oleosas em terminais e portos, a regulamentação é dada pela MARPOL 73/78.

Já a NORMAN-11 diz que a Marinha avalia a execução de obras no que concerne ao ordenamento do espaço aquaviário e a segurança da navegação.

Recentemente, a Marinha do Brasil aprovou outras normas técnicas com aplicação ao meio fluvial e ao meio ambiente, tais como as Normas Técnicas Ambientais (NORTAM's) e as Norma Técnica de Procedimentos (NORTEC's), além de outras NORMAN's, com destaque para:

- NORMAN 11 - alterada em 2004 pela Portaria 67/DPC;
- NORMAN 10 – normas para pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos.(2005);

- NORMAN 20 – normas para gerenciamento de água de lastro.(2005);
- NORTEC 10 - normas para pesquisa, exploração, remoção e demolição de coisas e bens afundados, submersos, encalhados e perdidos.(2005);
- NORTEC 11 – normas para obras, dragagens, pesquisa e lavra de minerais sobre as margens das águas sob jurisdição nacional;
- NORTAM 01 – norma para coleta e transporte de amostra de derramamento de óleo e seus derivados.
- NORTAM 05 – norma para plano de emergência de navio para poluição por óleo para navios da MB.

d) Ministério das Relações Exteriores

Para algumas hidrovias brasileiras, os projetos ou ações podem envolver mais de um país, em cursos d' água limítrofes (compartidos ou sucessivos), o Ministério das Relações Exteriores intervém para a realização de acordos e tratados que envolvam a navegação interior e a preservação do meio ambiente, fazendo parte inclusive de Comitês Inter-governamentais como no caso da Hidrovia Paraguai-Paraná com cinco países, onde os acordos internacionais e os aspectos legais de cada país devem sempre sujeitar os licenciamentos ambientais, à observância de requisitos para o uso dos recursos naturais compartilhados.

e) Ministério da Saúde

Com relação às questões relacionadas com as atividades de vigilância sanitária, cabe ao Ministério da Saúde, estabelecer procedimentos para disciplinar estas embarcações e áreas portuárias instaladas no território nacional. A Resolução 206 de 1999 publicada pela Diretoria Colegiada da Agência de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde (hoje ANVISA- Agência Nacional de Vigilância Sanitária), que submete à consulta pública uma proposta de Regulamento Técnico para Disciplinar a Vigilância Sanitária de Embarcações e Áreas Portuárias.

f) Ministério do Trabalho e Emprego

A definição de normas para a segurança e saúde dos trabalhadores operários, marítimos, fluviários e portuários, cabe ao Ministério do Trabalho e Emprego. Pode-se destacar a NR-29 – “*Norma Regulamentadora de Segurança e Saúde no Trabalho Portuário*” cujos objetivos são: regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros-socorros a acidentes e alcançar as melhores condições possíveis de segurança e saúde aos trabalhadores portuários em operações tanto a bordo como em terra, assim como os demais trabalhadores que exerçam atividades nos portos organizados e instalações portuárias e retroportuárias, situadas dentro ou fora da área do porto organizado.

A NR-9 – *Norma Regulamentadora de Programa de Prevenção de Riscos Ambientais*”, que estabelece a obrigatoriedade da elaboração e implementação, por parte de todas as instituições que admitam trabalhadores como empregados, do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA), visando a preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e conseqüente controle da ocorrência dos riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, tendo em consideração a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais.

g) Ministério Público Federal

Este é um órgão que apresenta funções institucionais com o objetivo também de garantir a proteção do meio ambiente. O Ministério Público Federal foi organizado pela Lei Complementar 75/93, sendo uma instituição permanente, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime demográfico e dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

Entre as funções do MPF está a de exercer a defesa nas causas de competência de quaisquer juízes e tribunais, dos direitos e interesses das populações indígenas, do meio e de bens e direitos de valor artístico, cultural, histórico e paisagístico, integrantes do patrimônio nacional.

h) Fundação Nacional do Índio

A Fundação Nacional do Índio (FUNAI) foi instituída pela Lei 5.371/67 e possui como principais objetivos estabelecer diretrizes para garantir o cumprimento da política indigenista, conservar e valorizar o Patrimônio Indígena, promover a prestação da educação e da assistência médico-sanitária aos índios e exercitar o poder político nas áreas reservadas e nas matérias pertinentes à proteção do índio.

Cerca de 11% do território são reservas indígenas e muitas destas áreas estão localizadas em áreas de interesses para a implantação de projetos de hidrovias interiores.

i) Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), hoje vinculado ao Ministério da Cultura, foi criado pela Lei 378/37 e possui como principais missões a fiscalização, proteção, identificação, restauração, preservação e revitalização dos monumentos, sítios e bens móveis do país.

Este Instituto atua principalmente na elaboração de pareceres específicos em área de sua competência, nos caso de obras, projetos ou serviços em áreas de sítios arqueológicos ou demais unidades de conservação e preservação artística, histórica e cultural. O IPHAN tem mais de 5000 sítios arqueológicos cadastrados, muitos destes, em áreas próximas ou mesmo dentro de cursos d'água. A Lei 3924/61 dispõe sobre monumentos arqueológicos e pré-históricos.

5.2 LICENCIAMENTO AMBIENTAL

A Lei 6938/81 que estabeleceu a PNMA - Política Nacional do Meio Ambiente, em seu artigo 10º diz que “dependem de prévio licenciamento ambiental, a construção, a instalação, a ampliação e o funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, causar degradação ambiental”.

Houve várias modificações introduzidas na PNMA pela Constituição de 1988, e pelas leis e resoluções subseqüentes. Tais modificações alteraram e complementaram o processo de

licenciamento ambiental. O Artigo 1º da Resolução CONAMA 237/97 estabelece as seguintes definições:

- Licenciamento Ambiental => procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, a ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais considerados efetiva ou potencialmente poluidores ou daqueles que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao uso.
- Licença Ambiental => ato administrativo pelo qual o órgão ambiental competente estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, pessoa física ou jurídica, para localizar, instalar, ampliar e operar empreendimentos ou atividades utilizadoras dos recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou aquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental.
- Estudos Ambientais => são todos e quaisquer estudos relativos aos aspectos ambientais relacionados com a localização, instalação, operação e ampliação de uma atividade ou empreendimento, apresentado como subsídio para a análise da licença requerida, tais como preliminar, diagnóstico ambiental, plano de manejo, plano de recuperação de áreas degradadas e análise preliminar de risco.

De acordo com o artigo 4º da Resolução CONAMA 237/97, a competência federal para realizar o licenciamento ambiental cabe ao IBAMA, sempre que os empreendimentos e atividades com significativo impacto ambiental se enquadrarem nas seguintes situações:

- Estiverem localizados ou forem desenvolvidos conjuntamente com países limítrofes, no mar territorial, na plataforma continental, na zona econômica exclusiva, em terras indígenas ou em unidades de conservação e domínio da União;
- Estiverem localizados ou desenvolvidos em dois ou mais Estados;
- Nos casos em que os impactos ambientais diretos ultrapassem os limites territoriais do País ou de um ou mais Estados;
- Forem destinados a pesquisar, lavrar, produzir, beneficiar, transportar, armazenar e dispor material radioativo, em qualquer estágio, ou que utilizem energia nuclear em qualquer um de suas formas e aplicações, mediante parecer da Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN);

- No caso de implantação de bases ou empreendimentos militares, quando couber, observada a legislação específica.

O IBAMA executa o licenciamento ambiental considerando o exame técnico realizado por órgãos ambientais dos estados e municípios em que se realizar o empreendimento, levando em conta, quando for o caso, o parecer dos demais órgãos competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios envolvidos no procedimento de licenciamento.

5.3 LICENÇAS AMBIENTAIS

Segundo o artigo 8^o da Resolução CONAMA 237/97 três tipos de licenças podem ser expedidas pelos órgãos ambientais e, isto ocorre de acordo com a fase que o empreendimento ou atividade está. Estas (com comentários e acréscimos de validade) podem ser:

I - **Licença Prévia (LP)** - concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, atestando a viabilidade ambiental e estabelecendo os requisitos básicos e condicionantes a serem atendidos nas próximas fases de sua implementação. Neste tipo de licença são observados os planos municipais, estaduais e federais de uso do solo. Sua validade máxima é de 05 anos;

II - **Licença de Instalação (LI)** - autoriza a instalação do empreendimento ou atividade de acordo com as especificações constantes dos planos, programas e projetos aprovados, incluindo as medidas de controle ambiental e demais condicionantes, da qual constituem motivo determinante. Sua validade máxima é de 06 anos;

III - **Licença de Operação (LO)** - autoriza a operação da atividade ou empreendimento, após a verificação do efetivo cumprimento do que consta das licenças anteriores, com as medidas de controle ambiental e condicionantes determinados para a operação. Sua validade é de no mínimo 04 e no máximo 10 anos.

As licenças ambientais poderão ser expedidas isolada ou sucessivamente, de acordo com a natureza, características e fase do empreendimento ou atividade.

O Artigo 14^o da citada Resolução traz que:

O órgão ambiental competente poderá estabelecer prazos de análise diferenciados para cada modalidade de licença (LP, LI e LO), em função das peculiaridades da atividade ou empreendimento, bem como para a formulação de exigências complementares, desde que observado o prazo máximo de 6 (seis) meses a contar do ato de protocolar o requerimento até seu deferimento ou indeferimento, ressalvados os casos em que houver EIA/RIMA e/ou audiência pública, quando o prazo será de até 12 (doze) meses.

A critério do CONAMA, se for necessário, podem ser definidas licenças ambientais específicas, observadas a natureza, características e peculiaridades da atividade ou empreendimento e, ainda, a compatibilização do processo de licenciamento com as etapas de planejamento, implantação e operação.

As obras hidroviárias e portuárias sujeitas ao licenciamento ambiental são: os canais de drenagem; retificação de curso d'água; abertura de barras, embocaduras e canais; dragagem e derrocamento em corpos d'água; marinas e portos; eclusas e outras obras de arte.

As etapas do Licenciamento Ambiental, segundo a Resolução CONAMA 237/97 com as devidas adaptações e interpretações para o sistema hidroviário são:

1. Definição do Termo de Referência;
2. Elaboração do EIA/RIMA;
3. Apresentação do EIA/RIMA aos Órgãos Estaduais de Meio ambiente (OEMA's) e ao IBAMA;
4. Realização de audiências públicas;
5. Emissão de Licença Prévia (L.P);
6. Aprovação do projeto Executivo e do PCA (Plano de controle ambiental);
7. Emissão de Licença de Instalação (L.I.);
8. Implantação da obra;
9. Emissão de Licença de Operação (L.O).

O Termo de Referência é o instrumento orientador para a elaboração de um EIA e tem por objetivo estabelecer as diretrizes, o conteúdo e a abrangência deste acordo com as exigências do órgão ambiental competente. Muitas vezes, segundo IBAMA (1995) a dificuldade que o órgão ambiental encontra para elaborar um Termo de Referência de boa qualidade técnica decorre, em parte, da falta de conhecimento técnico sobre as características das atividades propostas e dos efeitos ambientais advindos destas.

A Audiência Pública é regulamentada pela Resolução 009/87 do CONAMA e tem por finalidade expor aos interessados o conteúdo do projeto em análise, dirimindo as dúvidas e recolhendo dos presentes as críticas e as sugestões a respeito. No Brasil, a audiência pública não é obrigatória e é realizada quando o órgão ambiental julgar pertinente ou quando requerida por entidade civil, pelo Ministério Público ou por mais de 50 cidadãos.

O Plano de Controle Ambiental (PCA) exigido pela Resolução 009/90 do CONAMA para a concessão de Licença de Instalação (L.I) das atividades de extração de minerais de todas as classes. O PCA é uma exigência adicional ao EIA/RIMA e deve conter os projetos executivos de minimização dos impactos ambientais avaliados por meio do EIA/RIMA. Nas hidrovias são utilizados para os inícios dos serviços e dragagens e derrocamentos das vias e dos canais.