

## PROTEGER E PRESERVAR O MAR PORTUGUÊS

João Caré

Constitui, hoje, um dos pressupostos da sustentabilidade universal e das modernas concepções internacionais da protecção dos ecossistemas, que a preservação do meio marinho é um dos pilares estruturantes do desenvolvimento em âmbito marítimo. Garantir uma navegação mais segura e, assim, proteger os oceanos de agressões e danos por vezes irreparáveis, assume, num contexto programático, uma importância fulcral na subsistência e desenvolvimento dos ambientes marinhos, numa altura em que 90% de todo o comércio externo europeu é efectuado através do transporte marítimo, e o dimensionamento dos navios e da capacidade das cargas transportadas continua a crescer exponencialmente.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar assumia, já em 1982, numa caracterização jurídica de direito internacional comum, toda uma nova modelagem da regulação dos mares, muito em sintonia com as grandes convenções da *International Maritime Organization* (IMO) dos anos setenta do SÉC XX – em especial a SOLAS e a MARPOL –, estatuidando mesmo novas definições e formas regulamentadoras de controlar a navegação oceânica, reservando toda a sua PARTE XII para enquadrar e regular a matéria da *protecção e preservação do meio marinho*, e assentando muito dos seus conceitos numa visão estruturante da relação dos Estados com os espaços marítimos soberanos e não soberanos, e cujos princípios se sustentam numa visão de *Flag State Control, Port State Control* e *Coastal State Control*.

Os mecanismos definidores da *poluição do meio marinho*, e que se traduzem não apenas na definição encontrada pela Convenção logo no seu artigo 1º, mas num contexto mais vasto de instrumentos estabelecidos na PARTE XII respeitantes a questões do foro técnico-inspectivo de navios, investigação de acidentes e outros actos de mar, bem como de procedimentos jurídico-administrativos relativos a actos de Estado, cauções e notificações de averiguados dos vários agentes infractores, constituem, a par dos vínculos que devem existir entre os navios, operadores, proprietários, armadores e a respectiva bandeira que arvoram, um novo regime global que dá algumas garantias à Humanidade que existe uma consciência crescente dos verdadeiros impactos dos derrames poluentes nas águas marítimas.

É neste contexto que assume importância nuclear, e maior visibilidade objectiva e operante, a actuação dos Estados Costeiros perante ameaças ecosistémicas que a navegação projecta directamente nas respectivas águas soberanas e jurisdicionais, é a questão do sancionamento do

ilícito de poluição marítima, em termos contra-ordenacionais e/ou criminais. Em Portugal, terão existido três momentos fundamentais para que se construísse na autoridade competente a convicção de que se impunha renovar o quadro legal que regulava o ilícito de poluição marítima e que datava de 1971: a publicação do Plano Mar Limpo (PML), pela Resolução de Conselho de Ministros nº 25/93, de 15 de Abril - e que aprovou pela primeira vez em Portugal, uma estrutura jurídica e orgânica destinada a regular a matéria, bem como um programa estratégico respeitante à poluição marítima em matéria de equipamentos e meios técnicos -, a publicação do Regime Geral das Contra-Ordenações pelo Decreto-Lei nº 244/95, que aperfeiçoou e actualizou o anterior regime que data do início da década de 80, e uma sucessão de casos de poluição marítima ocorridos em Portugal no decorrer dos anos noventa (por exemplo o CORAL BULKER, 1999), e que demonstrou, à saciedade, perante incidentes graves, a fragilidade das medidas cautelares passíveis de aplicação pela Autoridade Marítima.

Atendendo àqueles três elementos que mencionei, começou a institucionalizar-se uma ideia de necessidade jurídica e operativa de se alterar a lei. A Direcção-Geral da Autoridade Marítima teve, nesse domínio, um papel fundamental, porque lhe competia aplicar o regime legal vigente, porque avaliava os sinistros marítimos, sua incidência geográfica, causas e consequências, e porque mantinha presença institucional na IMO, nos comités de segurança marítima e de protecção do meio marinho e no comité legal.

A publicação do diploma terá, de alguma forma, constituído um marco importante na história do direito marítimo nacional, porque representou a institucionalização de um regime que serve dois intuitos públicos prioritários: desde logo, contribui, de uma forma profiláctica muito eficaz, para que os operadores marítimos tenham consciência dos impactos dos seus actos quando tomados irresponsável ou negligentemente e, como tal, olhem as obrigações que têm perante as CONVENÇÕES MARPOL e SOLAS com uma atitude diferente, mais disciplinada, rigorosa e consciente; e também porque, em sensivelmente uma década, os resultados práticos do DL 235/2000 representam a introdução nos cofres do Estado de mais de €700.000 em coimas, parte deles destinados, ainda que indirectamente, a investir em material e equipamento de combate à poluição marítima. Isto é, a explicitação prática, levada ao limite, do princípio do poluidor/pagador com uma repercussão evidente ao nível do interesse público da sociedade portuguesa.