

# QUE PATRIMÓNIO MARÍTIMO DA UNIÃO EUROPEIA?

Francisca Nassoma Kumandala Bental

Sumário: 1. Introdução. 2. Uma visão panorâmica do mar na contemporaneidade. 3. O Desenvolvimento Regional Europeu do Direito do Mar. 4. Que Património Marítimo da União Europeia? 4.1. Museu Marítimo. 4.2. Património Cultural Subaquático. 4.3. Património Cultural Marítimo e Fluvial. 4.4. Património Ecológico. 5. Responsabilidade marítima ecológica. 5.1. Responsabilidade Civil. 5.2. Responsabilidade Penal. 6. Conclusão.<sup>†</sup>

## 1. INTRODUÇÃO



mar constitui um elemento sempre presente na vida e na história dos Europeus, integrado na existência dos Estados-Membros como um alforje de alimentos, mas igualmente utilizado como um património comum do povo Europeu.

A Europa, está rodeada por numerosas ilhas, por quatro mares (Mediterrâneo, Báltico, Mar do Norte e Mar Negro) e por dois oceanos (Atlântico e Ártico). Devido à sua geografia, a Europa sempre teve uma relação privilegiada com os oceanos, cujo papel no desenvolvimento da cultura, identidade e história foi fundamental desde tempos imemoriais.

---

<sup>†</sup> Abreviaturas: Ac. – Acórdão. Artº - Artigo. Artºs – Artigos. CEE – Comunidade Económica Europeia. CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar. Convenção sobre Protecção do Património Cultural Subaquático. DL – Decreto Lei. E – Excepção. Ed. – Edição. EMH – European Maritime Heritage. FDUL – Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa. FDUNL – Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa. Jur. – Jurisprudência. P. – Página. pp. – Páginas. R – Regra. S. – Seguinte. ss. – Seguintes. UE – União Europeia. Vol. – Volume.

A base política marítima da União Europeia é justificada pelo justo equilíbrio entre as dimensões económicas, social e ambiental do desenvolvimento sustentável, a consciência dos cidadãos europeus sobre a grandeza do património marítimo e o impacto dos oceanos nas suas vidas para melhorar o bem-estar e aumentar as oportunidades económicas.

O Mar é uma fonte geradora e acumuladora de energia, embora simultaneamente possa fornecer um leque de minerais interessantes para o atual padrão de vida, designadamente hidrocarbonetos, é também um elemento condicionador do clima e, nos territórios ribeirinhos, promotor de atrativos, responsável pela dinamização do transporte marítimo. A atividade ligada ao mar é imensa e a sua capacidade de gerar riqueza é enorme.

O meio marinho é fundamental para a manutenção da vida e sobrevivência do planeta, estando diretamente ligado ao seu equilíbrio, não só por ocupar a maior porção geográfica da terra, mas porque dele e da sua influência depende a subsistência do biótopo e do ecossistema planetário, que estão em permanente conexão de interdependência.<sup>1</sup>

Com maior ou menor expressão, mais de dois terços das fronteiras da União são orla marítima e os espaços marítimos sob jurisdição dos Estados-Membros são mais vastos do que os seus espaços terrestres, que facilitam os contactos através da navegação, assistindo-se na atualidade a novos fluxos migratórios que afetam a segurança marítima da EU.

Os acervos das tradições, usos, costumes e regulamentos marítimos são de procedência europeia, ao qual países de cultura não europeia o proclamam votar.<sup>2</sup>

Neste alinhamento, após delimitarmos como o ponto prévio a identidade marítima europeia e a sua influência no processo de ordenamento do espaço marítimo, de forma sistemática

---

<sup>1</sup> Wagner Menezes, O Direito do Mar, Fundação Alexandre de Gusmão, Brasília, 2015, p.19

<sup>2</sup> Armando M. Marques Guedes, Direito de Mar, 2ª Edição, Coimbra Editora, 1998, p. 15

analisaremos a Visão Panorâmica do Mar na Contemporaneidade, O Desenvolvimento Regional Europeu do Direito do Mar, Que Patrimônio Marítimo da União Europeia?, e a Responsabilidade marítima ecológica.

## 2. UMA VISÃO PANORÂMICA DO MAR NA CONTEMPORANEIDADE

A memória contemporânea do mar adquire um estatuto próprio por referência ao conjunto de transformações complexas operadas, com a realização de três conferências (a primeira reunida em 1958, a segunda em 1960 e a terceira e última de 1973 a 1982), que procuraram promover a codificação da parte do Direito Internacional Público relativa aos espaços marítimos. Todas elas foram oficialmente denominadas Conferência sobre o Direito do Mar.

A época contemporânea foi marcada com a primeira Conferência para a Codificação do Direito Internacional, consagrada na Haia de 1930, convocada pela Sociedade das Nações, sobre a delimitação do mar territorial e de uma zona contínua. A conferência encerrou sem que no seu ato final tivesse sido possível consignar algo mais do que princípios genéricos a respeito do mar territorial e da zona contínua.

O agravamento da crise mundial e o desencadeamento da Segunda Guerra Mundial, em 1939, levaram à paralisação do processo de regulamentação internacional da matéria, embora o tema estivesse na agenda naquele momento histórico.

Após o termo da II Guerra Mundial, na proclamação do Presidente Truman de 28 de Setembro de 1945, relativamente à reivindicação pelos Estados Unidos da América do exercício de poderes soberanos de exploração de recursos naturais não vivos na plataforma continental adjacente ao território terrestre, regista-se o marco inicial da expansão dos Estados costeiros no espaço marítimo.

Em conformidade com a Presidential Proclamation n.º 2667 (Truman Proclamation Regarding the Continental Shelf):

*“Having concern for the urgency of conserving and prudently utilizing its natural resources, the Government of the United States regards the natural resources of the subsoil and sea of the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coasts of the United States as appertaining to the United States as appertaining to the United States, subject to its jurisdiction and control. In cases where the continental shelf extends to the shores of another State, or is shared with and adjacent State, the boundary shall be determined by the United States and the State concerned in accordance with equitable principles. The character as high seas of the waters above the continental shelf and the right to their free and unimpeded navigation are in no way thus affected”*.<sup>3</sup>

Segundo Marques Guedes, é da proclamação Truman e da regulamentação norte-americana subsequente que verdadeiramente data a admissão da plataforma continental como figura jurídica autónoma, dotada de estatuto próprio – núcleo de um instituto novo, logo acolhido pela prática internacional<sup>4</sup>.

Perante as repercussões da proclamação Truman e a crescente número de países, a Comissão de Direito Internacional das Nações Unidas na sua primeira sessão, em 1949, resolveu incluir no plano de trabalhos o estudo dos problemas ligados ao alto mar. Todavia, os problemas relativos as águas territoriais, às zonas contínuas, às plataformas continentais e aos recursos nelas existentes, a Assembleia Geral das Nações Unidas deliberou não iniciar o exame de nenhum dos aspetos envolvidos sem primeiro ser elaborado pela Comissão um relatório conjunto que abrangesse todos<sup>5</sup>. Depois de um ano, era necessário concluir esse

---

<sup>3</sup> O texto da proclamação Truman, e da Executive Order correspondente, em 10 Fed. Reg. 2 303; 13 Dep. of State Bulletin 485 (1945); Americ Journ of Int. Law, v. 40 (1946), supl., pp. 45-47, Whiteman, Digest of Int. Law, Washington (19659, v. 4, pp. 765, ss. e 954 ss.; Louis B. Sohn, JohnE. NOYES, Erik FRANCKY e Kristen G. JURAS, Cases and Materials on the Law of the Sea, 2ª ed., 2014, p. 514.

<sup>4</sup> Obra citada p. 38.

<sup>5</sup> Resolução 789 (VIII), de 7 de Dezembro de 1953.

relatório a fim de ser apreciado na XI Sessão<sup>6</sup>.

Em linhas essenciais, as orientações fixadas condiziam com a que em 1930 havia sido adotada, aquando da ratificação da primeira Conferência para a Codificação do Direito Internacional, efetuada na Haia sob o patrocínio da Sociedade das Nações<sup>7</sup>.

Cumprindo a recomendação feita, a Comissão de Direito Internacional deu em 1956 por findo o seu labor e submeteu à Assembleia Geral um relatório que continha, em anexo, um texto único de codificação dos princípios fundamentais do Direito do Mar reputados como internacionalmente reconhecido<sup>8</sup>.

Deste texto único resultaram, um Protocolo de assinatura facultativa e quatro Convenções votadas em 29 de Abril de 1958 pela I Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, convocada no início do ano precedente para Genebra<sup>9</sup>, com base no projeto com 73 artigos que tinha sido elaborado pela Comissão:

- i. A Convenção de Genebra sobre o Alto Mar, com 37 artigos, que entrou em vigor em 30 de Setembro de 1961 (após o depósito do vigésimo segundo instrumento de ratificação ou de adesão);
- ii. A Convenção de Genebra sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua, com 32 artigos, que entrou em vigor em 10 de Outubro de 1965 (após o depósito do vigésimo segundo instrumento de ratificação ou de adesão);
- iii. A Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental, com 15 artigos, que entrou em vigor em 10 de Junho de 1965 (após o depósito do vigésimo segundo instrumento de ratificação ou de adesão);

---

<sup>6</sup> Resolução 899 (IX), de 14 de Dezembro de 1954.

<sup>7</sup> 2. parágrafo 2 p. 4., *supra*.

<sup>8</sup> Doc. A/3159, Supl. N.º 9 aos documentos oficiais da XI Sessão da Assembleia Geral da ONU.

<sup>9</sup> Resolução 1105 (XI), de 21 de Fevereiro de 1957.

- iv. A Convenção de Genebra sobre a Pesca e a Convenção de Recursos Biológicos do Alto Mar, com 22 artigos, que entrou em vigor em 20 de Março de 1966 (após o depósito de vigésimo segundo instrumento de ratificação ou de adesão);
- v. O Protocolo de Assinatura Facultativa relativo à Regularização Obrigatória de Divergências, com 7 artigos, que entrou em vigor em 30 de Setembro de 1961 (após o depósito do vigésimo segundo instrumento de ratificação ou de adesão).

Tullio Treves faz a seguinte avaliação dos compromissos internacionais concluídos na Primeira Conferência:

*“The importance of the Geneva Conventions is currently mostly historical, as an expression of the traditional law of the sea, namely of the law prevailing before the transformations in the international community and in the uses of the seas that brought about the UNCLOS III (1973-1982). They were influenced by the work conducted during the 1930 and by Truman Proclamations<sup>10</sup>”.*

Precisamente, a persistente dificuldade para o estabelecimento da extensão do mar territorial, assim como a multiplicação de reivindicações exclusivas sobre os recursos marinhos, influenciou a convocatória para a Segunda Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em 1960.

Ao abrir a Conferência, a posição de alguns dos participantes tinham a este respeito entretanto variado. O quadro sinóptico publicado dias antes do começo dos trabalhos mostrava que de 70 países, 21 se mantinham fiéis à regra das três milhas; 10, à das seis; 13, à das dozes; 5, declaravam seguir o Direito Internacional; 5, adotavam larguras diversas; e os 14 restantes ou não responderam ou das suas leis nada constava<sup>11</sup>.

Por desentendimento acerca dos direitos de pesca e do

---

<sup>10</sup> Tullio Treves, Historical development of the law of the sea, in Donald R. Rothwell, Alex G. Oude Elferink, Karen N. Scott e Tim Stephens (editores), The Oxford Handbook of the Law of the Sea, 2015, p. 16.

<sup>11</sup> Armando M. Marques Guedes, ob. cit. p. 49.

regime geral a que esta devia ficar subordinada, a Conferência encerrou sem ter sido obtido acordo quanto ao ponto fundamental que havia provocado a sua convocação: a unificação da largura das águas territoriais.

Não obstante a II Conferência ter terminado sem êxito, ainda assim se registou um fluxo de manifestações dos países em querer alargar o limite das suas águas para além das três milhas, com perspectiva de explorarem as plataformas continentais no que se referente aos recursos vivos como jazigos de minérios. Tal facto foi apontado pelo J. L. Brierly como “*uma fonte potencial de dificuldades futuras*”<sup>12</sup>.

A percepção mais difundida no início dos anos setenta era a de que se estava a lidar com uma riqueza real e concentrada, cujo acesso estava limitado por uma tecnologia que só os Estados desenvolvidos detinham. Destarte, surgiram dois problemas principais, resultantes do facto de o assunto só interessar substancialmente a um restrito grupo de vinte a trinta delegações<sup>13</sup>.

O primeiro problema residia em conseguir os meios tecnológicos e financeiros necessários à exploração dos recursos minerais submersos. O segundo problema passava pela criação de um regime jurídico que garantisse que a exploração não seria a cabo unilateralmente pelos Estados desenvolvidos, ao abrigo do exercício das liberdades do alto mar.

A Comissão dos Fundos Marinhos (como era conhecida a Comissão sobre a Utilização Pacífica do Leito do Mar e do Fundo Oceânico para além dos Limites da Jurisdição Nacional, que sucedera no final de 1968 à Comissão *ad hoc*) foi ampliada e encarregada de preparar um projeto de tratado e uma lista de assuntos e questões a tratar numa nova Conferência sobre o Direito do Mar<sup>14</sup>. A Comissão apresentou um relatório, após seis

---

<sup>12</sup> J. L. Brierly, *The Law of Nations*, cinco edições de 1928 a 1954. Da 6ª ed., por Waldck 1963, há tradução português, o passo citado figura nesta tradução a p. 208.

<sup>13</sup> Fernando Loureiro Bastos, *Direito Internacional do Mar Guia de Estudo*, AAFDL Editora, Lisboa, 2017, p. 147.

<sup>14</sup> Documento 2750 C (XXV).

sessões realizadas de 1971 a 1973<sup>15</sup>, o qual considerou que a Assembleia Geral deveria apurar a disposição dos listados-membros relativamente à deseabilidade da realização, no mais breve prazo, da projetada nova Conferência sobre o Direito do Mar<sup>16</sup>.

Perante os resultados desta consulta, a Assembleia resolveu instruir o Secretário-Geral para convocar as duas primeiras sessões de uma III Conferência sobre o Direito do Mar<sup>17</sup>. O mandato da Conferência respeitaria a lista de assuntos e questões organizada pela Comissão, e deveria procurar trata-los como um todo, dada a sua íntima inter-relação<sup>18</sup>.

A III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar desenrolou-se durante quase dez anos, entre 1973 e 1982, tendo o conjunto das suas reuniões ocupado trinta e dois meses. A conferência teve como resultado final a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 10 de Dezembro de 1982, assinada em Montego Bay.

### 3. O DESENVOLVIMENTO REGIONAL EUROPEU DO DIREITO DO MAR

A integração regional europeia no domínio do mar teve dois marcos iniciais nos anos 70<sup>19</sup>. Por sua vez, os Regulamentos (CEE) n.ºs 2141/70 e 2142 do Conselho, de 20 de Outubro de 1970, definiu uma política estrutural comum no sector da pesca e um mercado comum para os produtos de pesca, respetivamente. Nos termos desta política, o *“regime aplicado por cada Estado-Membro para o exercício da pesca, nas águas marítimas sob a sua jurisdição ou soberania, não podia provocar diferenças de tratamento para os restantes Estados-Membros”* bem

---

<sup>15</sup> Docs. A/7622 e Add. I

<sup>16</sup> Resol. 2574 A (XXIV), de 15 de Dezembro de 1969.

<sup>17</sup> Resol. 3067 A (XXVII), de 18 de Dezembro de 1972.

<sup>18</sup> Resol. 3067 (XXVIII), de 16 de Novembro de 1973.

<sup>19</sup> Mark W. Janis, *The Development of European Regional Law of the Sea*, in *Ocean Development and International Law Journal*, 1973, vol. 1, Number 3, p. 278.

como assegurar a “*igualdade de condições de acesso e a exploração dos fundos marinhos dos Estados-Membros entre todos os navios de pesca com pavilhão de um dos Estados-Membros e matriculados no território da Comunidade*”<sup>20</sup>. Uma outra dimensão dessa política foi a preocupação com a exploração racional dos recursos biológicos do mar e das águas interiores<sup>21</sup>.

Outro elemento a destacar é o *Memorandum Concernant l'Applicabilité du Traité de la Communauté Economique Européenne au Plateau Continental*, de 18 de setembro de 1970 (SEC(70) 3095 final). Afirma este diploma que a “*plataforma continental é assimilável, quanto à aplicabilidade do Tratado, aos territórios dos Estados signatários sobre os quais estes exercem direitos soberanos*”<sup>22</sup>.

O Conselho na Resolução de 3 de Novembro de 1976, referindo-se à declaração dos Estados-Membros de 27 de julho de 1976 no sentido da criação de uma zona de pesca de 200 milhas na Comunidade e à circunstância de extensão das zonas de pescas por Estados Terceiros, decidiu que, a partir de 1 de janeiro de 1977, os Estados-Membros por ação concertada, estenderiam os limites das suas zonas de pescas até 200 milhas da sua costa, no Mar do Norte e no Atlântico Norte e que a exploração dos recursos de pesca por navios de Estados Terceiros, seria regulado por acordos entre a Comunidade e tais países<sup>23</sup>.

A ação da comunidade no combate à poluição marítima ganhou relevo no final da década de setenta, com a instituição de um programa de ação das Comunidades Europeias em matéria de controlo e de redução da poluição causada pelo derrame de hidrocarbonetos (Resolução do Conselho de 26 de junho de

---

<sup>20</sup> Artigo 2.º n.º 1 do Regulamento (CEE) n.º 2142/70 do Conselho, de 20 de Outubro de 1970.

<sup>21</sup> Artigo 1º do Regulamento (CEE) n.º 2141/70 do Conselho, de 20 de Outubro de 1970.

<sup>22</sup> In Official Journal of the European Communities, Nº C 105/1, 7.5.81, in <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:1981:105:FULL:EN:PDF>

<sup>23</sup> In Official Journal of the European Communities, Nº C 105/1, 7.5.81, in <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:1981:105:FULL:EN:PDF>

1978) e a emanação de atos normativos com o mesmo tipo de preocupações<sup>24</sup>.

Através da decisão 98/392/CE do Conselho de 23 de Março de 1998, relativa à celebração pela Comunidade Europeia da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 10 de Dezembro de 1982 e do Acordo de 28 de Julho de 1994, respeitante à aplicação da parte XI da Convenção, foi aprovada em nome da Comunidade Europeia a CNUDM. Na declaração de 1 de abril de 1998 emitida pelo Conselho da Comunidade Europeia, nos termos do artigo 5.º n.º 1, do anexo IX da CNUDM e do artigo 4.º n.º 4, do Acordo relativo à interpretação da parte XI da CNUDM, foram identificadas como áreas de competência partilhada com os Estados-Membros as do *transporte marítimo, segurança da navegação e a prevenção da poluição marítima*<sup>25</sup>, e como área de competência exclusiva a *conservação e gestão dos recursos de pesca, assim como, por força das suas políticas comercial e aduaneira...*, no que diz respeito às disposições das Partes X e XI da Convenção e do Acordo de 28 de julho de 1994

---

<sup>24</sup> De acordo com o preâmbulo da Resolução, o Conselho Europeu de 7 e 8 de Abril de 1978, em Copenhaga, “considerou que a Comunidade deveria fazer da prevenção e da luta contra a poluição do mar um objetivo importante da sua ação”, e os programas de ação das Comunidades Europeias em matéria do ambiente de 1973 e de 1977. Serve de exemplo a Diretiva 79/1034/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1978, relativa às condições mínimas exigidas a certos navios-tanques que entrem nos portos marítimos da Comunidade ou deles saiam in *Official Journal of the European Communities*, N.º C 162 de 07.07.1978, in <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:1981:105:FULL:EN:PDFDe>

<sup>25</sup> O artigo 4.º do TFUE estabelece que: “n.º 1, A União dispõe de competência partilhada com os Estados-Membros quando os Tratados lhe atribuem competência em domínios não contemplados nos artigos 3.º e 6.º.

n.º 2, As competências partilhadas entre a União e os Estados-Membros aplicam-se aos principais domínios a seguir enunciados: a) Mercado interno; b) Política social, no que se refere aos aspetos definidos no presente Tratado; c) Coesão económica, social e territorial; d) Agricultura e pescas, com exceção da conservação dos recursos biológicos do mar; e) Ambiente; f) Defesa dos consumidores, g) Transporte; h) Redes transeuropeias; i) Energia; j) Espaço de liberdade, segurança e justiça; k) Problemas comuns de segurança em matéria de saúde pública, no que se refere aos aspetos definidos no presente Tratado”.

relacionadas com o comércio internacional<sup>26</sup>.

Pela Decisão n.º 98/414/CE de 8 de Junho de 1998, foi ratificado pela Comunidade Europeia o Acordo relativo à aplicação das disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, respeitante à conservação e gestão das populações de peixes tranzonais e das populações de peixes altamente migradores<sup>27</sup>.

A CNUDM e os acordos referidos integram a ordem jurídica da União Europeia, nos limites do Direito primário da União e como parâmetros do Direito derivado, ocupando um lugar intermédio entre aquele e este<sup>28</sup>.

Já em 1973, Mark W. Janis profetizava que o desenvolvimento do direito regional do mar poderia constituir um caminho intermédio eficaz entre o ideal de um novo direito do mar global e a ameaça de uma plethora de jurisdições marítimas nacionais. Considerava que os sistemas regionais de direito do mar poderiam simplificar o aproveitamento económico e a navegação, assim como permitir um melhor controlo da poluição marítima<sup>29</sup>.

O autor defendeu que o futuro do Direito Europeu do Mar encontra-se no mercado comum o qual, dizia pode constituir um importante contribuir para uma ordem marítima europeia

---

<sup>26</sup> O artigo 3.º do TFUE estabelece que: “n.º 1, A União dispõe de competência Exclusiva nos seguintes domínios: a) União aduaneira; b) Estabelecimento das regras de concorrência necessárias ao funcionamento do mercado interno, c) Política monetária para os Estados-Membros cuja moeda seja o euro; d) Conservação dos recursos biológicos do mar, no âmbito da política comum das pescas; e) Política comercial comum.

n.º 2, A União dispõe igualmente de competência exclusiva para celebrar acordos internacionais quando tal celebração esteja prevista num ato legislativo da União, seja necessária para lhe dar a possibilidade de exercer a sua competência interna, ou seja suscetível de afetar regras comuns ou de alterar o alcance das mesmas”.

<sup>27</sup> Mais tarde, pela Decisão 2011/189/EU do Conselho foi aprovada a assinatura, em nome da União, da Convenção sobre Conservação e a Gestão dos Recursos Haliêuticos do Alto Mar no Oceano Pacífico Sul.

<sup>28</sup> Maria Luisa Duarte, *União Europeia e Direitos Fundamentais – no espaço da inter-normatividade*, Lisboa, AAFDUL, 2006, pp. 189 a 191.

<sup>29</sup> *The Development of European Regional Law of the Sea*, cit., p. 277.

e constituir um modelo de cooperação para outras áreas do globo<sup>30</sup>.

#### 4. QUE PATRIMÓNIO MARÍTIMO DA UNIÃO EUROPEIA?

A Europa tem um legado rico de navegação marítima e tradições da água. Os antepassados marítimos já sabiam o que atualmente está descoberto: que a Europa é mais ou menos uma grande Península, cercada e ligada por milhares de quilómetros de litoral e vias navegáveis, partilhando uma cultura marítima e múltiplas influências ligando comunidades do Báltico ao mar Negro.

Através dos tempos, os povos da Europa usavam navios para negociar, para alimentar-se, e para o salário para as guerras. A história marítima europeia é, portanto, uma parte essencial do passado coletivo, rico em sua diversidade, e com navios que continuam ainda hoje como expressões vivas das culturas regionais.

De acordo com Eva Stegmeijer, «o património e o património marítimo são vistos como um vetor, como uma barreira de histórias e significado. O património não é apenas algo que queremos valorizar e salvaguardar, mas também uma ocasião preciosa para criar novos valores»<sup>31</sup>.

O envolvimento da EU, UNESCO e da EMH constitui uma partilha de responsabilidade para grande parte do património marítimo, que podem e devem ser preservadas. Graças aos historiadores, arqueólogos, museus e seus técnicos hábeis, destruídos achados podem ser reconstruídos, restos, materiais identificados e dos artesãos habilidades revividas.

Dispõe o artigo 149.º da CNUDM que “todos os objetos de carácter arqueológico e histórico achados na Área serão conservados ou deles se disporá em benefício da humanidade em

---

<sup>30</sup> *idem*

<sup>31</sup> Relatório do 9º Congresso da EMH “Charting Cursos”, Espanha, 22-24 de setembro de 2016.

geral, tendo particularmente em conta os direitos preferenciais do Estado ou país de origem, do Estado de origem cultural ou do Estado de origem e arqueológico”.

Dada a importância do património marítimo, há sem dúvida o dever para retirar os vasos antigos da lama ou para entrar em contato com eles no seu caminho para o Scrapyard.

Embora haja navios de carga originais para a navegação interior, são necessárias réplicas porque os originais não podem ser reativados. Portanto, deve ser uma das principais tarefas sobre o património marítimo na Alemanha encontrar uma maneira de colocar o desfeito de navios num ativo histórico<sup>32</sup>.

A fim de tutelar e preservar o património considerado de interesse excepcional, foi aprovada, em 1972, a Convenção para Proteção do Património Mundial, Cultural e Natural. Nos termos do artigo 1.º da Convenção, define-se que integra o património cultural *os monumentos* (obras arquitetónicas, de escultura ou de pintura monumentais, elementos de estruturas de carácter arqueológico, inscrições, grutas e grupos de elementos com o valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência); *os conjuntos* (grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude da sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência); *os locais de interesse* (obras do homem ou obras conjugadas do homem e da natureza, e as zonas, incluindo os locais de interesse arqueológico, com valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico).

Durante as últimas décadas, verificou-se um crescente interesse público em manter navios historicamente valiosos vivos no domínio do património marítimo como segurança e como compromisso cultural, visando a sua conservação em ativo usar, geralmente para o privado, fins sociais, educacionais ou

---

<sup>32</sup> Ifngo Heidbrink, Deutsches Schiffahrtsmuseum, Scrapping in Germany, in Newsletter, European Maritime Heritage, n.º 1 July 1999.

culturais e, eventualmente, para o comércio.

Contudo, qualquer situação ou experiência em relação ao património marítimo é um ativo importante na salvaguarda do património marítimo.

#### 4.1. MUSEU MARÍTIMO

Preservar o património marítimo não é apenas o objetivo dos museus marítimos. O seu objetivo comum é salvar e promover o transporte tradicional como parte importante do património marítimo comum.

Os museus marítimos como protetores científicos, profissionais e públicos, despertam o interesse de mais de dois milhões de visitantes por ano durante os eventos marítimos na região do Mar Báltico.

No final de 1980, houve uma mudança de interesse sobre o Navios-Museu na Alemanha, por um lado, havia o tradicional atracado navio com uma exposição no porão e, por outro lado, alguns navios permaneceram em atividade. Estes navios formaram um novo tipo de museu marítimo ou exposição, porque não só preservaram o navio como um artefacto, mas também preservaram o bem histórico comercial.

Em Portugal, a preservação de um património cultural ligado à sua história náutica e às tradições de um povo cuja história está ancorada na história do transporte, com vidas entrelaçadas ao mar, vai além do mero objetivo da museologia, ficando como um dever e uma missão.

O Museu marítimo, localizado em Lisboa, é honrado por esta missão e, por isso, está muito envolvido em iniciativas a nível nacional destinadas a criar uma consciência da necessidade de preservar e estudar o Património Marítimo de Portugal. Serve de exemplo a exposição inerente que o Museu Marítimo tem feito de norte a sul do país, evidenciando a sua responsabilidade em divulgar um histórico.

O Batana Ecomuseum é um museu único dedicado ao barco tradicional, registrado como uma das melhores salvaguardas da UNESCO. Um dos muitos objetivos deste museu é aumentar a conscientização do papel do barco Batana como um importante transmissor do diálogo intercultural com o qual a comunidade de Rovinj (República da Croácia) está conectada com a grande família de embarcações tradicionais e comunidades locais relacionadas na região.

Nas águas interiores Europeias, a primeira harmonização das normas de segurança foi redigida na Orientação Europeia EC82/714, substituída pela Orientação EU2006/87. Nesta diretiva UE EC2006/87 há um capítulo XIX sobre navios tradicionais. Este capítulo ainda está vazio, mas significa que a importância do envio tradicional é reconhecida.

Os problemas relativos à preservação dos navios na coleção do Museu de Ciência Marítima na Europa, especialmente a ideia de manter os navios não apenas como monumentos mortos, mas também como testemunhas de vida temporária, o que significa que monumentos de vela em funcionamento são enfrentados pelas organizações EMH (European Maritime Heritage) e AMMM (Associação de Museu Marítimo no Mediterrâneo).

A participação muito ativa dos museus marítimos nacionais e regionais garante a necessária discussão em curso sobre como combinar ambições antiquadas com modernos regulamentos de segurança e outras demandas práticas. Hoje é bastante óbvio que a responsabilidade de cuidar do património cultural como um todo não pode estar somente ao encargo de qualquer governo e as suas instituições.

#### 4.2. PATRIMÓNIO CULTURAL SUBAQUÁTICO

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar faz apenas referência à proteção dos objetos de carácter

arqueológico e histórico, na Parte XI dedicada à Área, especificamente, nos termos do artigo 149.º, omitindo a proteção do objeto de carácter cultural. Esta omissão veio a ser suprida pela 31ª Assembleia Geral da UNESCO, reunida em Paris, aprovou, em 2 de Novembro de 2001, a Convenção sobre o Património Cultural Subaquático.

Ao acautelar a relação entre a Convenção da UNESCO e a Convenção da Nações Unidas sobre o Direito do Mar, por um lado, e as leis de salvação marítima, por outro lado, de modo a evidenciar que nenhum daqueles regimes jurídicos protege devidamente os bens culturais subaquáticos, a Convenção da UNESCO declara não pretender afetar os direitos, a jurisdição e os deveres dos Estados decorrentes do Direito Internacional, incluindo os decorrentes da Convenção da ONU sobre o Direito do Mar<sup>33</sup>. Tullio Scovazzi salienta que esta Convenção faz referência a diversas matérias, não apenas em relação ao património cultural subaquático<sup>34</sup>. Este entendimento foi acolhido pela doutrina<sup>35</sup> e até pela própria Assembleia Geral da ONU, ao aprovar uma resolução e sublinhando o meritório e relevante esforço da Convenção da UNESCO de 2001<sup>36</sup> no sentido de proteger o património cultural subaquático, convidando os Estados-Membros a adotar medidas de preservação daquele tipo de património.

Por sua vez, a Convenção de 1989 sobre Salvação Marítima admite a formulação de reservas aos subaquáticos de

---

<sup>33</sup> Artigo 3º da Convenção sobre a Proteção do Património Cultural Subaquático.

<sup>34</sup> Tullio Scovazzi, *La Convention Sur La Protection Du Patrimoine Culturel Subaquatique*, in “Annuaire Français de Droit International XLVIII - 2002”, CNRS Éditions, Paris, p. 585ss.

<sup>35</sup> Sandro Amorosino, *Beni Culturali e Territoriali: Discipline e Reforme Amministrative*, Milão, 1995, p. 191; José Juste, *La Protección Internacional de los Hallazgos Marítimos de Interés Histórico y Cultural*, in *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XX, 2003, pp. 79-80; José Vieira Duque – *Portugal e os achados Marítimos de Valor Histórico e Arqueológico*, in *Estado e Direito*, n.º 7-10, 1991, p. 117; Alexander Altes, *Submarine Antiquities: A Legal Labyrinth*, in *Syracuse Journal International Law and Commerce*, 1976, p. 96.

<sup>36</sup> Resolução da Assembleia Geral n.º 60/30 de 29 de Novembro de 2005.

interesse pré-histórico, histórico, arqueológico e cultural<sup>37</sup>. Tendo em conta a especificidade do meio subaquático, coloca-se a questão da proteção *in situ*, porém, esta aparece consagrada apenas como opção prioritária, antes de ser autorizada ou iniciada uma intervenção sobre o próprio património<sup>38</sup>.

Tendo em conta as dificuldades que levaram buscar um conceito sobre o património cultural subaquático, a Convenção da UNESCO no seu artigo 1.º vem estabelecer seguinte:

- 1) (a) “Património cultural subaquático” significa todos os traços de existência humana de carácter cultural, histórico ou arqueológico, que tenham estado parcialmente ou totalmente debaixo de água, periódica ou continuamente, durante pelo menos 100 anos, tais como:
  - i. Sítios, estruturas, edifícios, artefactos e vestígios humanos, em conjunto com o seu contexto arqueológico e natural;
  - ii. Navios, aeronaves, outros veículos, ou qualquer parte deles, a sua carga ou outro conteúdo, em conjunto com o seu contexto arqueológicos e natural;
  - iii. Objetos de carácter pré-histórico.
- (b) Oleodutos e cabos colocados no leito do mar não serão considerados como património cultural subaquático.
- (c) Outras instalações, além de oleodutos e cabos colocadas no leito do mar e ainda em uso, não serão consideradas património cultural subaquático.

Para entender os méritos da Convenção da UNESCO, temos que começar por uma observação preliminar. Em primeiro lugar, estabelece o preceito legal acima referido que para um bem ser qualificado como património cultural subaquático deve ser apenas uma das que figuram na lista da própria norma. Neste sentido, Luís Bonifácio Ramos vem dizer que a lista não se

---

<sup>37</sup> Alínea d) do artigo 30.º da Convenção de 1989.

<sup>38</sup> O artigo 2.º n.º 5 da Convenção da UNESCO, subordinado à epígrafe objetivos e princípios gerais.

afigura exaustiva, pois contempla grande diversidade de bens culturais móveis e imóveis<sup>39</sup>. Quanto à referência dos «objetos pré-histórico» entende Novak F. que “se está a fazer alusão àqueles objetos existentes desde à aparição do primeiro ser humano antes da invenção da escritura, há mais de 5000 anos”<sup>40</sup>.

Em segundo lugar, para considerar-se património cultural subaquático devem permanecer totalmente ou parcialmente debaixo de água durante pelo menos 100 anos, sendo este um requisito de matriz temporal, que exclui a proteção numerosos elementos históricos e culturais que não cumprem essa antiguidade.

Entretanto, a Convenção de 2001 optou pelos 100 anos, tendo em vista as diferentes convenções que faziam referência a certos aspetos de património cultural. Neste sentido, aponta Aznar Gómez que “as análises dos textos internacionais assumem uma preferência por um limite de 100 anos quando datam temporalmente a antiguidade de um objeto digno de tutela jurídica. Nomeadamente, a Resolução n.º 848 do Conselho da Europa (...), a European Convention on offences relating to Cultural Property de 1985, a Convenção sobre as medidas que devem adaptar-se para proibir e impedir a importação, a exportação e a transferência de propriedade ilícitas de bens culturais de 1979”<sup>41</sup>.

Um dos princípios da Convenção, nos termos do artigo 2.º n.º 8, é a imunidade soberana dos Estados. Embora se atribuam direitos ao Estado costeiro sobre o património cultural subaquático situado em águas interiores, arquipelágicas e no mar territorial, o artigo 7.º reconhece o direito do Estado de pavilhão

---

<sup>39</sup> José Luís Bonifácio Ramos, O navio, in II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, Almedina, 11 e 12 de Novembro de 2010, p. 456.

<sup>40</sup> F. Novak, La protección del patrimonio cultural subacuático en la Convención de la UNESCO de 2001, in Organization of American States <http://www.oas.org/dil/esp/13%20-%20novak.391-424.Pdf>, 398.

<sup>41</sup> J. Mariano Aznar Gómez, La protección Internacional del Patrimonio Cultural Subacuático co especial referencia al caso de España, ed. Tirant monografias, Valência, 2004, pp. 224-225.

e de outros Estados com interesse de natureza cultural, histórica ou arqueológica, sobre navios descobertos nas águas arquipelágicas ou no mar territorial<sup>42</sup>. Por essa razão, deve-se informar o Estado com imunidade soberana do descobrimento do despojo, de modo a apurar a metodologia adequada, uma vez que, o Estado de bandeira mantém a soberania sobre o despejo subaquático. Todavia, a atividade sobre o despejo sem o seu prévio e expresso consentimento, deve ser considerada ilegal e passível de sanção<sup>43</sup>.

Qualquer tentativa de assegurar a proteção efetiva ao património cultural descoberto no mar, hoje deve enfrentar um obstáculo inesperado, nos termos do artigo 303º da CNUDM. Tullio Scovazzi é de opinião que esta disposição pode ser interpretada de uma maneira que vai contra o objetivo de proteger os bens de património cultural marítimo<sup>44</sup>.

#### 4.3. PATRIMÓNIO CULTURAL MARÍTIMO E FLUVIAL

Devido o atual regulamento de segurança no mar é necessário equipar os navios históricos com modernos conhecimentos e métodos e, muitas vezes, secretamente escondidos. Entretanto, entrou em vigor, em Outubro de 2018, um novo sistema de regulamentos harmonizados, tanto da EU como do Reno, o ES-TRIN 2015/1 e o EC2016/1629. Estas regras trazem de inovador o facto de reconhecerem a existência de navios históricos, operacionais, que, portanto, precisam ser tratados por normas de

---

<sup>42</sup> José Luís Bonifácio Ramos, novas fronteiras do património cultural no dealbar do século XXI – contribuição da UNESCO, consequências no português e brasileiro, in Estudos de homenagem ao prof. Doutor Jorge Miranda, FDUL, 2012, p. 220.

<sup>43</sup> Rob Regan é muito crítico perante as soluções da Convenção da UNESCO em sede de imunidade de navios de Guerra e de Estado. Considera ter havido inabilidade de demissão quanto ao propósito de proteger a imunidade soberana o que, por si só, pode fundamentar a recusa de ratificação da Convenção por muitos Estados costeiros. *Sovereign immunity and the lost ships of Canada's Historic Merchant Fleet*, in *University of Toronto Faculty of Law Review*, n.º 64, 2006, p. 14.

<sup>44</sup> Obra citada p. 580

segurança modernas<sup>45</sup>.

As novas regras serão aplicáveis aos navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2006/87/CE.

Estabelece o artigo 1.º da Carta de Barcelona que “o património marítimo flutuante engloba a embarcação tradicional na qual se encontra a evidência de uma determinada civilização ou de um acontecimento assim como de navegação tradicional, de marinharia e de trabalho marítimo. Aplica-se simultaneamente às embarcações de maior e de menor porte que existiram no passado e adquiriram relevância cultural ao longo dos tempos”<sup>46</sup>.

*Scrapping* de navios comerciais tradicionais é um dos problemas mais discutidos sobre a história marítima na União Europeia. O mar profundo e navios de pesca costeira estão no foco de programas de demolição, bem como os navios de carga vias navegáveis interiores. Um especial problema para a preservação do património à tona na Alemanha podem ser os navios de carga que sobreviveram a todos os programas de demolição.

Em 1969, houve o primeiro programa com financiamento suporte para a demolição de pequenos navios de carga utilizados para a Navegação Interior, especialmente navios de menos de 650 TDW e barças no reboque. O *Grans* para demolição foi financiado por todo o transporte interno pelos particulares e não pelo Governo.

A partir de 1980, o programa de demolição tornou-se uma tarefa da União Europeia. Embora a maioria dos navios que foram demolidos eram navios velhos, sem quase qualquer valor histórico, alguns navios tiveram uma importância histórica elevada para a história da Navegação Interior.

Na maioria dos casos a solução era destruir todos os documentos dos navios, mas não para desmantelar o navio em si.

---

<sup>45</sup> Regras de seguranças para embarcações históricas, <http://european-maritime-heritage.org>

<sup>46</sup> Carta de Barcelona European Maritime Heritage, 2003.

Sem os documentos era impossível usar o navio para navegação nas vias navegáveis interiores, mas poderia ser usado como Navio-Museu. A partir do ponto de vista formal, os navios não eram mais navios, mas construções flutuantes como uma ponte de pontão, o que na altura parecia ser uma solução perfeita.

No final da década de 1980, os donos tinham as suas concessões e os navios permaneciam como parte da Património Marítimo. Mas, como consequência dos antigos programas de desmantelamento havia apenas alguns navios disponíveis como ativos navios do Museu. A maioria dos navios de carga tradicionais tinham sido desmantelados, enquanto outros foram preservados para a documentação da história da Navegação Interior e, também, considerados navios sem documentos.

#### 4.4. PATRIMÓNIO ECOLÓGICO

Tendo em apreciação o espaço geográfico e ao interesse pelas questões ambientais relacionadas com as áreas marinhas protegidas, incluindo as zonas já designadas ou a designar<sup>47</sup>, e de outros acordos internacionais ou regionais em sejam partes a Comunidade Europeia ou os Estados-Membros<sup>48</sup> em causa, constitui um contributo importante para a consecução do bom

---

<sup>47</sup> Diretiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de Maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens (Diretiva com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva 2006/105/CE), designada «Diretiva Habitats», da Diretiva 79/409/CEE do Conselho, de 2 de Abril de 1979, relativa à conservação das aves selvagens (Diretiva com a última redação que lhe foi dada pela Diretiva 2006/105/CE) designada «Diretiva Alves».

<sup>48</sup> A Convenção de Helsínquia de 1974, para área do Mar Báltico, revista em 1992; A Convenção de Regional de Paris de 1992; A Convenção de Bona de 13.09.1983, para cooperação no combate à poluição no Mar do Norte por crude e outros produtos danosos; A Convenção de Barcelona de 16.02.1976, para a proteção do Mediterrâneo de poluições; A Convenção de Lisboa de 17.10.1990, para o Atlântico Oriental; Na opinião de Rainer Lagoni as Convenções de Bona, Barcelona e Lisboa constituem os chamados tratados mistos por serem partes tanta a Comunidade como alguns dos seus Estados-Membros, Meio Ambiente e Segurança das Embarcações no Direito Internacional e no Direito Comunitário, in Revista Jurídica do Urbanismo e do Ambiente n.º 3, Junho 1995, p. 123.

estado ambiental, levando em consideração a coerência entre as diferentes políticas e fomentar a integração das preocupações ambientais noutras políticas, tais como; a Política Comum das Pescas, a Política Agrícola Comum e outras políticas comunitárias relevantes.

O artigo 193.º da CNUDM estabelece que “Os Estados têm direito de soberania para aproveitar os seus recursos naturais de acordo com a sua política em matéria de meio ambiente e de conformidade com o seu dever de proteger e preservar o meio marinho”.

É entendido o meio marinho como um património precioso que deve ser protegido, preservado e, quando exequível, recuperado com o objetivo último de manter a biodiversidade e de possibilitar a existência de oceanos e mares diversos e dinâmicos, limpos, sãos e produtivos. A este respeito, foi construído o pilar ambiental da política marítima europeia através da Diretiva-Quadro «Estratégia Marinha»<sup>49</sup>.

Nesta conformidade, foi desenvolvida uma estratégica temática para a proteção e conservação do meio marinho, com o objetivo global de promover a utilização sustentável dos mares e a conservação dos ecossistemas marinhos<sup>50</sup>. Com efeito, a Diretiva-Quadro Estratégia Marinha, à velar pela obtenção de um “bom estado ambiental no meio marinho até 2020”<sup>51</sup>, estabelece um quadro no âmbito do qual os Estados-Membros devem tomar medidas<sup>52</sup>.

---

<sup>49</sup> Ponto 3 da Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, alterada pela Diretiva (UE) 2017/845/ da Comissão, de 17 de Maio de 2017.

<sup>50</sup> Decisão n.º 1600/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 Julho de 2002.

<sup>51</sup> Artigo 1.º n.º 1 da Diretiva citada.

<sup>52</sup> Em 2012, com base na avaliação inicial das suas águas marinhas, imposta pelo artigo 8.º n.º 1, da Diretiva 2008/56/CE, e no âmbito do primeiro ciclo de aplicação das suas estratégias marinhas, os Estados-Membros notificaram à Comissão uma série de características correspondentes ao bom estado ambiental, em conformidade com o artigo 9.º n.º 2, da Diretiva 2008/56/CE, bem como as suas metas ambientais, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 2. A avaliação dos relatórios dos Estados-Membros

Neste contexto, resulta da Diretiva-Quadro «Estratégia Marinha» a seguinte conceção:

- Uma abordagem com duas vertentes, comunitária e regional, que organize ao nível da Comunidade Europeia uma cooperação e uma abordagem comuns para os Estados-Membros e os países terceiros da mesma região ou sub-região marinha, a fim de ter em conta a diversidade das circunstâncias, problemas e necessidades das regiões marítimas que necessitam da aplicação de soluções à medida;
- Uma abordagem baseada nos ecossistemas, através da qual as atividades humanas que afetam o meio marinho sejam geridas de uma forma integrada e que favoreça a conservação e a utilização sustentável e equitativa dos mares e oceanos;
- Uma abordagem baseada em conhecimentos, que permita orientar a ação política;
- Uma abordagem baseada na cooperação, que proporcione a participação maciça de todas as partes interessadas e intensifique a cooperação a título das convenções relativas aos mares regionais;
- Estabelece um quadro para a elaboração de estratégia para o meio marinho a fim de alcançar um bom estado ambiental no meio marinho até 2020, bem como, proteger e preservar o meio marinho, impedir a sua deterioração, nos termos do artigo 1.º da Diretiva-Quadro;
- No âmbito de aplicação das águas marinhas europeia é tido em conta os efeitos transfronteiriços sobre a qualidade do meio marinho de países terceiros da mesma região ou sub-região marinha, conforme artigo 2.º da Diretiva-Quadro;
- Prevê a existência de quatro regiões marinhas (Mar Báltico,

---

pela comissão (COM (2014) 97 final, 20.0.2014), efetuada em conformidade com o artigo 12.º da Diretiva, salientou a necessidade urgente de esforços adicionais para que os Estados-Membros e a União pudessem alcançar o bom estado ambiental até 2020, in Diretiva (UE) 2017/845/ da Comissão, de 17 de Maio de 2017, que altera a Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita à lista indicativa de elementos a ter em conta na elaboração das estratégias marinhas.

Atlântico do Norte, Mar Mediterrâneo e Mar Negro), nos termos do n.º 1 do artigo 4.º, e um conjunto de sub-regiões marinhas (em número de oito, sendo quatro do Atlântico do Norte, e outras quatro no Mar Mediterrâneo), em conformidade com o n.º 2 do mesmo artigo.

- Estabelece que cada Estado-Membro deve elaborar, em relação a cada região ou sub-região marinha em causa, uma estratégia marinha a aplicar às suas águas marinhas, nos termos do n.º 1 do artigo 5.º;
- Relativamente à coordenação e cooperação determina que “os Estados-Membros devem, em cada região ou sub-região marinha, envidar todos os esforços, utilizando as instâncias internacionais relevantes, incluindo os mecanismos e as estruturas das convenções marinhas regionais, para coordenar as suas ações com os países terceiros que exerçam soberania ou jurisdição em águas situadas na mesma região ou sub-região marinha”, conforme, respetivamente, os números 1 e 2 do artigo 6.º;
- Estabelece que sempre que um Estado-Membro identifique um problema com o impacto no estado ambiental das águas marinhas que não possa ser resolvido através de medidas tomadas a nível nacional, ou que esteja ligado a outra política comunitária ou a um acordo internacional, deve informar do facto a Comissão, apresentando uma justificação para fundamentar a sua opinião, nos termos do n.º 1 do artigo 15.º.

Importa referir que, a Diretiva-Quadro implementa diversas soluções diferentes e específicas aos problemas e necessidades das várias regiões ou sub-regiões marinhas que constituem o meio marinho na Comunidade, culminando com a execução de programas de medidas definidas para alcançar ou manter um bom estado ambiental. De igual modo, a Diretiva em análise visa integrar a soberania ou jurisdição as regiões marinhas, tendo em conta elementos relativos às águas costeiras, às águas de transição e às águas territoriais abrangidas pelas disposições

relevantes da legislação comunitária em vigor, em especial da Diretiva 2000/60/CE, a fim de realizar uma avaliação global do estado do meio marinho<sup>53</sup>.

## 5. RESPONSABILIDADE MARÍTIMA ECOLÓGICA

Foi a pressão da opinião pública, intensificada no início do ano 1993, por força dos acidentes com petroleiros nas costas europeias que motivou a viragem jurídico-marítima da política da comunidade. São exemplos cronologicamente mais significativos: o *Terrey Canyon*, em Land's End, Reino Unido, em Março de 1967; o *Argo Marchant*, em Dezembro de 1976; o *Amoco-Cadiz*, em Bretanha, França, em Março de 1978; e o *Exxon Valdez*, no Prince William Sound, no Alasca, em 1989.

Semelhantemente é o ponto de partida da evolução recente do direito da União Europeia nesta matéria. Serve de exemplo os acidentes do *Erika*, de 12 de Dezembro de 1990, e do, de 13 de Novembro de 2002.

No caso *Erika*, as consequências ambientais e económicas foram de tal forma graves que a legislação comunitária neste domínio passou a ser designada por referência a este acidente. Por sua vez, os danos provocados pelo naufrágio do *Prestige* foram particularmente graves na zona da Galiza, tiveram reflexos em Portugal<sup>54</sup> e em França, e ascenderam a mais de 700 milhões de euros<sup>55</sup>.

---

<sup>53</sup> Nos termos do n.º 2 do artigo 8.º da Diretiva em citada.

<sup>54</sup> Relativamente a Portugal, os dados estão citados em João Joanaz de Melo e Pedro Santana, A vigilância marítima em Portugal: deficiências e propostas para a sua resolução, in Atas da 6ª Conferência Nacional da Qualidade do Ambiente, APEA, Lisboa, 11 a 13 de Novembro de 1999, p. 3 (disponível em <http://dasa.dcea.fct.unl.pt/infozee/2.4.htm>).

<sup>55</sup> Ignacio Arroyo, Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (referencia especial al Prestige), in José Luís Meilán Gil, Juan José José Pernas García, e Rafael García Pérez (Editores), Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el Medio Marino, Thomson, Aranzadi, 2006, pp. 58 a 68; Carlos Alberto Amoedo Souto, La gestión administrativa de las situaciones catastróficas através de médios propios de la administración: la experiencia del prestige, in José

O desenvolvimento da legislação europeia relativa aos assuntos do mar teve na política dos transportes um dos principais responsáveis, para além da harmonização, desregulação e liberalização da atividade de prestação de serviços, os da segurança da navegação e da proteção do ambiente marinho<sup>56</sup>.

A Comissão europeia adotou, em 21 de Março de 2000, uma “comunicação sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos”<sup>57</sup> e um primeiro conjunto de medidas legislativas no que se refere: i) à reforma das regras comuns e *standards* sobre a inspeção dos navios, as sociedades de classificação e as funções das administrações marítimas<sup>58</sup>; ii) ao controlo por parte dos Estados dos portos dos *standards* sobre segurança marítima, prevenção da poluição e condições de vida e de trabalho a bordo<sup>59</sup>; iii) e à introdução de normas sobre a exigências do duplo casco ou equivalente para petroleiros<sup>60</sup>.

Fazendo o ponto da situação relativamente ao primeiro

---

Luís Meilán Gil, Juan José José Pernas García, e Rafael García Pérez (Editores), Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el Medio Marino, Thomson, Aranzadi, 2006, pp. 137 a 153.

<sup>56</sup> Lorenzo Schiano di Pepe, Prevention and Management of environmental emergencies at sea in the European Union’s third maritime safety package, in Droit de la Mer et Emergences Environnementales = Law of Sea and Environmental Emergencies, sous la dir. de Gemma Andreone, Andrea Caligiuri, Editoriale Scientifica, Roma, 2012, pp. 269 e 270.

<sup>57</sup> COM/2000/0142 final, disponível in [http://eurlex.europa.eu/smartpi/cgi/sga\\_doc?martapi!celexplus!prod!DocNumber&type\\_doc=COM-final&an-doc=2000&nu-doc=142&lg=EN](http://eurlex.europa.eu/smartpi/cgi/sga_doc?martapi!celexplus!prod!DocNumber&type_doc=COM-final&an-doc=2000&nu-doc=142&lg=EN)

<sup>58</sup> Diretiva 2001/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 19 de dezembro de 2001, que altera a Diretiva 94/54/CE do Conselho relativa às regras comuns para as organizações de vitoria e inspeção dos navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas.

<sup>59</sup> Diretiva 2001/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 19 de dezembro de 2001, que altera a Diretiva 95/21/CE do Conselho relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e as condições de vida e de trabalho a bordo dos navios.

<sup>60</sup> Regulamento (CE)n.º 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de Fevereiro de 2002, relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho.

pacote, Erika I, a Comissão dirigiu ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma nova comunicação “*sobre um segundo pacote de medidas comunitárias no domínio da segurança marítima no seguimento do naufrágio do petroleiro Erika*”<sup>61</sup>, “*para reforçar duradouramente a proteção das águas europeias contra os riscos de acidentes e poluição*”<sup>62</sup>. Assim, foi apresentado, a 6 de Dezembro de 2000, o pacote Erika II que integrou três novas medidas: i) a criação de uma nova Agência Europeia de Segurança Marítima<sup>63</sup>; ii) uma proposta de regulamento sobre a criação de um fundo de compensação pelos prejuízos causados pela poluição por hidrocarbonetos nas águas dos Estados-Membros da União Europeia; iii) uma proposta de diretiva sobre a criação de um novo sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação sobre o tráfego marítimo, nas águas costeiras dos Estados-Membros da União Europeia.

Na Resolução sobre o reforço da segurança marítima (2003/2235(INI))<sup>64</sup>, o Parlamento Europeu frisou que “*com a legislação adotada na sequência dos desastres do Erika e do Prestige, foram tomadas medidas importantes com vista a tornar mais segura a navegação em águas comunitárias e que a introdução rápida e completa... das normas comunitárias pelos Estados-Membros devem ter prioridade*”, apelando pela “*uma política europeia do mar, global e coerente, orientada para a criação de um espaço europeu de segurança marítima*”.

O pacote Erika III, apresentado em 23 de Novembro de 2005<sup>65</sup> visa reforçar a legislação existente, por um lado, no domínio da segurança marítima e a prevenção da poluição por navios, por outro lado, para a competitividade, a segurança e a qualidade do transporte marítimo.

---

<sup>61</sup> COM/2000/0802 final, de 07.12.2000, disponível in [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu).

<sup>62</sup> Ponto II do COM/2000/0802 final.

<sup>63</sup> Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Junho de 2002, que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima.

<sup>64</sup> Resolução de 21 de Abril de 2004, disponível in [www.europarl.europa.eu](http://www.europarl.europa.eu).

<sup>65</sup> COM (2005) 585 final, de 23 de Novembro de 2005, in [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu).

O terceiro pacote legislativo, Erika III, veio a ser adotado em 23 de Abril de 2009, com o sentido de atualizar e completar o quadro legislativo existente e de promover a melhoria da concorrência no mercado europeu e mundial<sup>66</sup>.

Segundo Fernando Loureiro Bastos, ao anunciar o terceiro pacote de medidas legislativas em prol da segurança marítima na União Europeia, a Comissão Europeia manifestou a sua intenção de apreciar o cumprimento da legislação comunitária existente de uma forma muito exigente, com a consequente abertura da fase pré-contenciosa de ações de incumprimentos assumidas pelos Estados Membros da União Europeia<sup>67</sup>.

### 5.1. RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANO ECOLÓGICO

As questões de navegação marítima e da proteção do meio ambiente marinho não são reguladas pelo direito internacional apenas pelo lado das hipóteses (*Tatbestände*), através de faculdade e proibições, bem como, de *standards* de segurança, mas também pelos efeitos jurídicos, nomeadamente, no que diz respeito à responsabilidade civil por danos ambientais causados por derrame de crude<sup>68</sup>. Estas observações foram tidas em conta, após o acidente do “*Amoco-Cadiz*” em Março de 1978, na costa da Bretanha, registado como o potencial perigo da navegação para o meio ambiente motivando o Conselho dos Chefes de Estados e do Governo, devidamente impellido pela França, a exigir uma ação concertada da Comunidade no combate à poluição por

---

<sup>66</sup> Ana Fernanda Neves, O mar no direito europeu, cit., p. 48.

<sup>67</sup> Fernando Loureiro Bastos, A evolução futura da cooperação transfronteiriça nos domínios do ambiente e do ordenamento do território nas zonas costeiras e no espaço marítimo, in homenagem ao Prof. Doutor Inocêncio Galvão Telles, FDUL, Almedina, 2007, p. 428.

<sup>68</sup> Rainer Lagoni, Meio ambiente e segurança das embarcações no direito internacional e no direito comunitário, in Revista jurídica do urbanismo e do ambiente n.º 3, Almedina, Coimbra, Junho 1995, pp. 123 e 124.

crude<sup>69</sup>.

A responsabilidade ambiental implementada pela política europeia através do livro verde, cujo objetivo é aplicar o princípio do poluidor-pagador<sup>70</sup>, visa reparar os danos causados às pessoas e bens, e à poluição dos sítios como danos provocados à natureza, em especial aos recursos naturais que são importantes na perspetiva da conservação da diversidade biológica na Comunidade Europeia.

A responsabilidade pelos danos causados à natureza constitui uma condição prévia para fazer os operadores económicos sentir-se responsáveis pelos eventuais efeitos negativos das suas operações no ambiente enquanto tal.

A noção do *dano ecológico* não se impôs imediatamente como o Direito do Ambiente, pelo contrário, surgiu com a lógica predominantemente antropocêntrica da Conferência do Rio, onde se declarou os seres humanos como centro das preocupações ambientais<sup>71</sup>.

Tendo em conta o elemento temporal, na prática é difícil estabelecer onexo de casualidade, entre o facto e o dano ecológico, o fenómeno da poluição difusa, a convergência de causas naturais e humanos, para a produção do dano ou para o seu agravamento. A título de exemplo é a decisão proferida no caso *Amoco-Cadiz*, por um tribunal americano (estado de pavilhão), no qual se desestimou todos os pedidos de ressarcimento de danos ecológicos provocados na costa francesa pela maré negra, cujos efeitos se prolongaram por um ano, contrariamente a esta decisão, é aplaudida a decisão da justiça francesa no caso *Erika*<sup>72</sup>, que adotou uma perspetiva clara no que diz respeito ao

---

<sup>69</sup> Jürgen Erdmenger, in Von Der Groeben/ThiesingIEhlermann, Kommentar zum EWG-Vertrag, 4ª ed., 1991, art. 84, número 40, nota de rodapé

<sup>70</sup> Cfr. o artigo 174/2 do Tratado de Roma.

<sup>71</sup> Carla Amando Gomes, a responsabilidade civil por dano ecológico; Reflexões preliminares sobre o novo regime instituído pelo DL 147/2008, de 29 de Julho, in [https://www.fd.unl.pt>cg\\_MA\\_5994](https://www.fd.unl.pt>cg_MA_5994).

<sup>72</sup> Carla Amando Gomes, cit., p. 2.

dano ecológico, atribuindo vultuosas quantias indemnizatórias aos Municípios mais afetados.

A questão de danos ecológicos é um problema presente e pendente, esta omissão é notória no *Projecto de Convenção sobre a Responsabilidade Internacional dos Estados* (em discussão na Assembleia Geral das Nações Unidas) que não contém normas específicas sobre responsabilidade por danos ecológicos. Contudo, dada a delicadeza da questão impede o consenso necessário à reunião das ratificações suficientes para a entrada em vigor da Convenção de Lugano<sup>73</sup>.

A Convenção de Lugano trata, essencialmente, de encontrar possíveis fundamentos para a imputação dos danos ambientais, de solucionar os problemas da casualidade e do consenso de imputações, de configurar a possibilidade de indemnização do dano ecológico e de resolver as questões relativas á forma de reparação.

A Convenção permite a indemnização de dois tipos de danos ecológicos:

- i. Danos às pessoas e bens, nos termos das alíneas a) e b) do n.º 7 do art.º 2.º;
- ii. Danos resultantes de uma alteração do ambiente, de acordo com as alíneas b) e c) do n.º 7 do art.º 2.º.

Porém, a par da indemnização dos danos comuns ou tradicionais permite-se, a indemnização dos danos ao ambiente, isto é, dos prejuízos causados aos «bens ambientais», independentemente dos danos causados aos outros bens jurídicos protegidos, admitindo a reparação *danos ecológicos*<sup>74</sup>.

O n.º 10 do artigo 2.º prevê a possibilidade da reparação

---

<sup>73</sup> A Convenção do Conselho de Europa sobre responsabilidade civil pelos danos causados por atividades perigosas para o ambiente aberta a assinatura em Lugano, em 21 de Junho de 1993.

<sup>74</sup> José de Sousa Cunhal Sendim, nota introdutória à convenção do conselho da europa sobre responsabilidade civil pelos danos causados por atividades perigosas para o ambiente, in *Revista jurídica do urbanismo e do ambiente* n.º 3, Almedina, Coimbra, Junho 1995, p. 151.

dos prejuízos causados às qualidades dos componentes bióticos e abióticos do ambiente (como por exemplo a água, ar, solo, fauna e a flora) aos bens que compõem a herança cultural e ainda aos aspetos característicos da paisagem. Daqui acarreta alguns problemas ao nível da concretização dos danos, para Giampetro F. este preceito “*ao configurar a unidade e a globalidade do bem ambiente, nas suas componentes essenciais, entre os seus interdependentes e interagentes não é, contudo, exaustiva como resulta do modo evidente do articulado*”<sup>75</sup>.

Assim, a Convenção não fornece um conceito normativo de ambiente ancorado na sua justificação axiológica. Sublinhe-se, o reconhecimento da especificidade dos danos ao património natural, expresso na previsão de um regime especial para a indemnização e reparação do dano (previsto nas alíneas b) e c) do n.º 7 do art.º 2.º e n.º 8 do mesmo artigo), e que se traduz na possibilidade de pagamento das medidas de salvaguarda e das medidas razoáveis de restauração natural, todavia, o efeito essencial do regime previsto é o de excluir a possibilidade de indemnização pecuniária dos danos ecológicos, deixando assim paradoxalmente sem indemnização os danos mais graves<sup>76</sup>.

Os danos referidos nas alíneas do n.º 7 do art.º 2, são imputados ao explorador de uma atividade perigosa para o ambiente que os tenha causado, desde que o explorador detivesse o controlo da atividade no momento da ocorrência do facto que causa o dano. Deste modo, estabelecesse os critérios de imputação da situação de responsabilidade; a) atividade perigosa para ambiente e b) controlo efetivo da mesma.

Por seu turno, a Diretiva 2004/35/CE<sup>77</sup>, visa reparar os

---

<sup>75</sup> F. Giampetro, O Projeto da Convenção de Estrasburgo: o novo regime da responsabilidade por danos ambientais devidos a atividades perigosas, in Textos, CEJ, 1993, p. 7

<sup>76</sup> José de Sousa Cunhal Sendim, nota introdutória à convenção do conselho da europa sobre responsabilidade civil pelos danos causados por atividades perigosas para o ambiente, cit., p. 152.

<sup>77</sup> Diretiva de 21 de Abril, que regula a Prevenção e Reparação do Dano Ecológico, transposta no Ordenamento Jurídico Português através do Decreto Lei n.º 147/2008,

danos infligidos à pessoa ou à propriedade regido pelos princípios da responsabilidade civil. Estabelece a responsabilidade diretamente aos operadores públicos e privados, no âmbito da atividade lucrativa e não lucrativas pelos custos de prevenção e reparação de danos ecológicos comparativamente causados pela sua atividade.

Com efeito, a Diretiva prevê a possibilidade de imposição de medidas de reparação e de prevenção, perante a ameaça de dano iminente a um dado bem natural – o que, em bom rigor, configura mais um duplo fundamento nos princípios da prevenção e da responsabilização, do que uma concretização do princípio poluidor-pagador.

O dano ecológico tem que ser significativo, concreto, quantificável e imputável através do estabelecimento de um nexo de causalidade facto/dano. Nesta ordem, a Diretiva consagra um conjunto amplo de exclusões obrigatórias e facultativas.

São de exclusões de carácter obrigatórias nomeadamente;

- Danos na sequência de conflitos armados;
- Danos provocados por fenómenos naturais de carácter imprevisível e irresistível;
- Danos cuja compensação esteja abrangida por instrumentos de Direito Internacional listados no Anexo IV;
- Danos advenientes de acidentes nucleares;
- Danos causados por atividades de defesa nacional ou internacional, ou relacionado com a proteção civil;
- Danos provocados por terceiros, apesar das medidas de segurança serem suficientes e adequados;
- Danos advenientes do cumprimento de uma ordem pelo operador, emanada das autoridades com competência em sede de proteção do ambiente;
- Danos ocorridos em data anterior a 30 de Abril de 2007;

- Danos ocorridos posteriormente a 30 de Abril de 2007 que derivem de uma atividade específica já determinada nesta data;
- Quaisquer danos relativamente aos quais, embora ocorridos posteriormente a 30 de Abril de 2007 e independentemente de a atividade que os provocou de manter, tenham decorrido mais de 30 anos desde o facto que concretamente lhes deu origem.

Quanto à exclusão de carácter facultativa, permite-se que os Estados-Membros excluam a responsabilidade do operador, total ou parcialmente quando:

- Não tenha havido culpa do operador e a atividade foi validamente autorizada;
- Não tenha havido culpa do operador e os danos se filiam em riscos imprevisíveis;
- O custo da adoção de medidas complementares “tomadas para atingir o estado inicial ou um nível similar for desproporcionado em relação aos benefícios ambientais a obter” (n.º 3 do artigo 7.º, em articulação com o ponto 1.3.3 b) do Anexo II da diretiva).

A Diretiva exclui do seu âmbito de reparação de danos pessoais e patrimoniais, por desejar evitar situações de locupletamento à custa da coletividade, veda a entrega de quantias pecuniárias a particulares. Esta solução torna clara, por um lado, a absoluta preferência pela reconstrução natural ou, caso não seja possível, a alocação de quantias pecuniária exclusivamente à efetivação de medidas de reparação, complementares ou compensatórias. Por outro lado, a Diretiva corta cerce hipóteses como a de “dano moral” da coletividade por perda de qualidade de bens ambientais naturais.

Reconhecendo a necessidade de cobertura de riscos agravados por parte dos operadores, é proposto aos Estados-Membros a tomada de medidas tendentes a instituir mecanismos de garantia financeira (seguros, fundos) que permitam resposta

adequada e suficiente às obrigações de prevenção e reparação de danos ecológicos, sem impor desde já o seguro obrigatório, conforme o n.º 2 do artigo 14.º da Diretiva.

## 5.2. RESPONSABILIDADE ECOLÓGICA PENAL

A declaração firmada pela ONU, em Estocolmo, a Junho de 1976, sobre o meio ambiente humano é decisiva. Pouco depois, o Conselho Europeu reconheceu o direito do homem de desfrutar de um ambiente sã, de respirar um ar puro, de beber água não poluída, de ser protegido de contra rumor sucessivos e substâncias nocivas, de ter livre acesso ao mar e à montanha.

Posteriormente, algumas normas foram elaboradas para regulamentar a atividade de indústrias insalubres e perigosas, mesmo assim, o problema da poluição ambiental ainda não estava em jogo.

A degradação ambiental não pode ser combatida apenas com normas penais, fazendo igualmente necessária a disciplina administrativa, assim, a intervenção penal em matéria ecológica assumiria um papel acessório ao lado direito administrativo.

Os crimes ambientais têm um aspeto transfronteiriço, sendo um problema grave e crescente. Neste âmbito, a Diretiva 2008/99/CE<sup>78</sup> obriga os Estados-Membros a prever sanções penais na respetiva legislação nacional para as infrações graves às disposições de direito comunitário relativas à proteção do ambiente, com vista a dissuadir as atividades prejudiciais para o ambiente que normalmente causam ou são suscetíveis de causar danos substanciais à atmosfera, incluindo a estratosfera, ao solo, à água, a fauna e à flora, incluindo a conservação das espécies.

A Diretiva estabelece uma lista de infrações ambientais de atos ilícitos penais, qualificados pelos Estados-Membros quando sejam cometidos com dolo, pelo menos, ou com

---

<sup>78</sup> Directiva 2008/99/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro de 2008, relativa a protecção do ambiente através do direito penal.

negligência grave, nos termos do artigo 3.º da Diretiva. Incitar, auxiliar e encorajar a comissão dessas ofensas também são puníveis na qualidade de cúmplice, de acordo com o artigo 4.º do referido diploma legal.

Estatui a Diretiva que, os Estados-Membros devem assegurar que as pessoas coletivas possam ser consideradas responsáveis por infrações cometidas em seu benefício, conforme artigo 6.º. Essa responsabilidade pode ser de natureza criminosa ou outra, assegurando que as referidas sanções sejam efetivas, proporcionais e dissuasivas, nos termos do artigo 7.º.

Prevê a Diretiva um nível mínimo de proteção ambiental do direito penal a adotar pelos Estados-Membros, omitido as medidas relativas à parte processual do direito penal.

## 6. CONCLUSÃO

Tendo em consideração o panorama que foi apresentado, podemos concluir que há um rico património marítimo na Comunidade Europeia, especialmente, a cultura marítima, navios tradicionais e navios de grande porte, sendo que, a maioria deles não são estritamente navios-museus, mas estão engajados num uso multiuso como Hotel-navios, restaurantes, centros culturais. Nenhum dos grandes navios está em serviço histórico ativo, e parece ser um sonho para pensar em tal, porque essas naves são muito grandes.

Consideramos que qualquer situação ou experiência em relação ao património marítimo é um ativo importante na salvaguarda do património marítimo.

A responsabilidade de preservar o património cultural como um todo é atualmente dos Estados-Membros e das suas instituições.



## BIBLIOGRAFIA

- ALTES, Alexander – Submarine Antiquities: A Legal Labyrinth, in *Syracuse journal International Law and Commerce*, 1976.
- AMOROSINO, Sandro – Beni Culturali e Territoriali: Discipline e Reforme Amministrative, Milão, 1995.
- ARROYO, Ignacio - Problemas jurídicos relativos a la seguridad de la navegación marítima (referencia especial al Prestige), in José Luís Meilán Gil, Juan José José Pernas García, e Rafael García Pérez (Editores), *Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el Medio Marino*, Thomson, Aranzadi, 2006.
- BASTOS, Fernando Loureiro – Direito Internacional do Mar, Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa Editora, Lisboa, 2017.
- BARROS, Andrea Almeida e TURATTI, Luciana – A proteção do Património, Segundo a ONU, a UNESCO e a Constituição Federal Brasileira, in [www.univates.br/revista](http://www.univates.br/revista).
- BECKER, Anelise – Pressupostos para uma gestão territorial portuária proativa e ambientalmente orientada, in *Boletim Científico ESMPU*, Brasília, a. 10 – n.º 35, p. 99 – 135, Jul/Dez. 2011, [www.pressupostosparaumagestao-territorialportuariaeambientalmenteorientate](http://www.pressupostosparaumagestao-territorialportuariaeambientalmenteorientate).
- BRIERLY, J. L. - *The Law of Nations*, cinco edições de 1928 a 1954. Da 6ª ed., por Waldock 1963, há tradução portuguesa.
- CUNHA, Tiago Pitta e – Portugal e o Mar – à Redescoberta da Geografia, Fundação Francisco Manuel Santos, 2011.
- DUARTE, Maria Luísa - União Europeia e Direitos

- Fundamentais – no espaço da internormatividade, Lisboa, AAFDUL, 2006.
- DUQUE, José Vieira – Portugal e os achados Marítimos de Valor Histórico e Arqueológico, in *Estado e Direito*, n.º 7-10, 1991.
- DUPUY, René-Jean, *La Zone, Patrimoine Commun de L’Humanite*, in *Collection Droit International, Traité du Nouveau Droit de la Mer*, Paris, 1985.
- ERDMENGER, Jürgen, in *Von Der Groeben/Thiesing/Ehlermann, Kommentar zum EWG-Vertrag*, 4ª ed., 1991.
- GIAMPETRO, F., *O Projecto da Convenção de Estrasburgo: O novo regime da responsabilidade por danos ambientais devidos a actividades perigosas*, in *Textos*, CEJ, 1993.
- GOMES, Carla Amado, *A Responsabilidade Civil por Dano Ecológico; Reflexões preliminares sobre o novo regime instituído pelo DL 147/2008, de 29 de Julho*, in [https://www.fd.unl.pt/cg\\_MA\\_5994](https://www.fd.unl.pt/cg_MA_5994).
- GOMES, Manuel Januário da Costa – *O Ensino do Direito Marítimo; O soltar das amarras do direito da navegação marítima*, Almedina, 1955-2005.
- GONÇALVES, Rubén Miranda – *La bases Jurídicas de la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático en España*, in “*Ius Publicum* n.º 36/2016”, *Escuela de Derecho Universidad Santo Tomás*, 2016.
- GOMÉZ, M.J. Aznar - *La protección Internacional del Patrimonio Cultural Subacuático co especial referencia al caso de España*, ed. Tirant monografias, Valência, 2004.
- GUEDES, Armando M. Marques – *Direito do Mar*, Coimbra Editora, 2.ª Edição, 1998.
- JANIS, Mark W. - *The Development of European Regional Law of the Sea*, in *Ocean Development and International Law Journal*, vol. 1, Number 3, 1973.
- JUSTE, José – *La Protección Internacional de los Hallazgos Marítimos de Interés Histórico y Cultural*, in *Anuario de*

- Derecho Marítimo, vol. XX, 2003.
- MELO, João Joanaz de e SANTANA, Pedro - A vigilância marítima em Portugal: deficiências e propostas para a sua resolução, in Actas da 6ª Conferência Nacional da Qualidade do Ambiente, APEA, Lisboa, 11 a 13 de Novembro de 1999.
- NAPOLI, Milano Parma, in Diritto Comunitario e Degli Scambi Internazionali, Editoriale Scientifica, Napoli, Settembre, 2002.
- NEVES, Ana Fernanda – O Mar no Direito Europeu, in Direito Administrativo do Mar, Coordenação de; Rui Guerra da Fonseca e Miguel Assis Raimundo, Almedina, 2014.
- PEPE, Lorenzo Schiano di, Prevention and Management of environmental emergences at sea in the European Union's third maritime safet package, in Droit de la Mer et Emergences Environnementales, Law of Sea and Environnemental Emergencies, sous la dir. de Gemma Andreone, Andrea Caligiuri, Editioriale Scientifica, Roma, 2012.
- RAMOS, José Luís Bonifácio – O Navio, in Centro de direito marítimo e dos transportes da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo 11 e 12 de Novembro de 2010.
- REGAN, Regan - Sovereign immunity and the lost ships of Canada's Historic Merchant Fleet, in Univerdity of Toronto Faculty of Law Review, n.º 64, 2006.
- SAVADOGO, Louis – La Convention Sur La Protection Du Patrimoine Culturel Subaquatique, in “Revue Generale de Droit International Public Tome CVII - 2003”, CNRS Éditions, Paris.
- SCOVAZZI, Tullio – La Convention Sur La Protection Du Patrimoine Culturel Subaquatique, in “Annuaire Français de Droit International XLVIII - 2002”, CNRS Éditions, Paris.

- SOUTO, Carlos Alberto Amoedo, La gestión administrativa de las situaciones catastróficas através de médios propios de la administración: la experiencia del prestige, in José Luís Meilán Gil, Juan José José Pernas García, e Rafael García Pérez (Editores), Estudios sobre el Régimen Jurídico de los vertidos de Buques en el Medio Marino, Thomson, Aranzadi, 2006.
- TREVES, Tullio - Historial developmente of the law of the sea, in Donald R. Rothwell, Alex G. Oude Elferink, Karen N. Scott e Tim Stephens (editores), The Oxford Handbook of the Law of the Sea, 2015.
- ZANIRATO, Silvia Helena – Património da Humanidade: Controvérsias Conceitos e Legais na Definição de Bem Comum, in [www.marpatrimoniadahumanidade](http://www.marpatrimoniadahumanidade)  
-<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:1981:105:FULL:EN:PDF>  
- <http://european-maritime-heritage.org>  
- <http://dasa.dcea.fct.unl.pt/infozee/2.4.htm>  
- Newsletter, European Maritime Heritage, n.º 1 July 1999.

## LEGISLAÇÃO

- Carta de Barcelona European Maritime Heritage (2003).
- Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar
- Convenção sobre a Proteção do Património Cultural Subaquático
- Convenção sobre Salvação Marítima
- Convenção do Conselho de Europa sobre Responsabilidade Civil pelos Danos Causados por Atividades Perigosas para o Ambiente.
- Diretiva 2009/45 da EU
- Diretiva 2008/99/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro de 2008.
- Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho,

de 17 de Junho de 2008, alterada pela Diretiva (UE) 2017/845/ da Comissão, de 17 de Maio de 2017.

- Diretiva 2004/35/CE, de 21 de Abril.
- Diretiva 2002/59 da EU
- Memorandum Concernant l'Applicabilité du Traité de la Communauté Economique Européenne au Plateau Continental, de 18 de Setembro de 1970.
- Regulamento (CEE) n.º 2142/70 do Conselho, de 20 de Outubro de 1970.
- Regulamento (CEE) n.º 2141/70 do Conselho, de 20 de Outubro de 1970.
- Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004.
- Resolução da Assembleia Geral n.º 60/30 de 29 de Novembro de 2005.
- Resolução 2574 A (XXIV), de 15 de Dezembro de 1969.
- Resolução 3067 A (XXVII), de 18 de Dezembro de 1972.
- Resolução 3067 (XXVIII), de 16 de Novembro de 1973.
- Tratado de Funcionamento da União Europeia