

CONSELHO CONSULTIVO PARA A RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

(documento sobre a 1ª reunião, realizada em 14.1.2011, apresentado pela representante do GPERI)

Enquadramento

Por convite do Gabinete do Secretário de Estado do Ambiente dirigido ao Gabinete do Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações, foi designada a signatária para representar o MOPTC no Conselho Consultivo para a Responsabilidade Ambiental (CCRA) criado pelo Despacho MAOT nº 12778/2010, de 9 de Agosto (DR 2ª série, Nº 153).

O referido despacho operacionaliza o DL nº 147/2008, de 29 de Julho, que estabelece um regime jurídico de responsabilidade por danos ambientais, aplicável à prevenção e à reparação desses danos.

De acordo com o art.º 29º deste DL, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) é a autoridade competente para aplicação do regime. De acordo com o citado Despacho, a APA será apoiada no desempenho dessas competências por uma Comissão de Acompanhamento, integrando diversas entidades do MAOT, e também por um Conselho Consultivo, ao qual compete designadamente:

- a) Elaborar pareceres e recomendações sobre as questões relacionadas com a definição das directrizes de suporte à aplicação do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de Julho;
- b) Acompanhar os aspectos técnicos e económicos relativos à constituição de garantias financeiras no âmbito do Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de Julho;
- c) Acompanhar o desenvolvimento das condições e evolução do mercado das garantias financeiras;
- d) Elaborar o relatório anual das suas actividades.

Nos termos do nº 11 do Despacho MAOT, cabe à APA a coordenação do CCRA.

É também a APA que define a composição do CCRA, que deverá integrar representantes de associações empresariais, industriais e agrícolas, associações de municípios, representantes do sector dos seguros e da banca, de organizações não governamentais de ambiente, bem como representantes dos ministérios das áreas do ambiente, ordenamento do território, saúde, economia, transportes e agricultura.

Regime jurídico

O Decreto-Lei n.º 147/2008, de 29 de Julho, aplica-se aos danos ambientais, bem como às ameaças iminentes desses danos, causados em resultado do exercício de uma qualquer actividade desenvolvida no âmbito de uma actividade económica, pública ou privada.

De acordo com o artº 7º (Responsabilidade objectiva), quem, em virtude do exercício de uma actividade económica enumerada no anexo III, ofender direitos ou interesses alheios, por via da lesão de um qualquer componente ambiental, é obrigado a reparar os danos resultantes dessa ofensa, independentemente da existência de culpa ou dolo.

A secção III do Capítulo III do Decreto-Lei diz respeito às Garantias financeiras, dispondo-se designadamente nos nºs 1 e 2 do art.º 22º o seguinte:

1 — Os operadores que exerçam as actividades ocupacionais enumeradas no anexo III constituem obrigatoriamente uma ou mais garantias financeiras próprias e autónomas, alternativas ou complementares entre si, que lhes permitam assumir a responsabilidade ambiental inerente à actividade por si desenvolvida.

2 — As garantias financeiras podem constituir -se através da subscrição de apólices de seguro, da obtenção de garantias bancárias, da participação em fundos ambientais ou da constituição de fundos próprios reservados para o efeito.

No que respeita às actividades enumeradas no Anexo III, importa salientar as que se situam claramente no âmbito de intervenção e competência do MOPTC, a saber:

8 — Transporte rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo ou por vias navegáveis interiores de mercadorias perigosas ou poluentes definidas no anexo A da Directiva n.º 94/55/CE, do Conselho, de 21 de Novembro, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas, no anexo da Directiva n.º 96/49/CE, do Conselho, de 23 de Julho, relativa à aproximação das legislações dos Estados membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas, ou na Directiva n.º 93/75/CEE, do Conselho, de 13 de Setembro, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes.

Devem ser ainda referidas outras actividades que envolvem **operações de transporte** como as relativas à gestão de resíduos, de substâncias e preparações perigosas e de produtos fitofarmacêuticos e biocidas, a que se referem os nºs 2 e 7 do mesmo Anexo.

Neste âmbito, é contudo importante referir que, de acordo com a alínea b) do nº 2 do art.º 2º, o Capítulo III do Decreto-Lei, relativo à Responsabilidade administrativa pela prevenção e reparação de danos ambientais, não se aplica a danos ambientais nem a ameaças desses danos

...

b) Que resultem de incidentes relativamente aos quais a responsabilidade seja abrangida pelo âmbito de aplicação de alguma das convenções internacionais, na sua actual redacção, enumeradas no anexo I ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante;

Para facilitar a análise, transcreve-se o citado anexo:

ANEXO I

[a que se refere a alínea b) do n.º 2 do artigo 2.º]

a) *Convenção Internacional de 27 de Novembro de 1992 sobre a Responsabilidade Civil Pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos.*

b) *Convenção Internacional de 27 de Novembro de 1992 para a Constituição de Um Fundo Internacional para Compensação Pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos.*

c) *Convenção Internacional de 23 Março de 2001 sobre a Responsabilidade Civil Pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Hidrocarbonetos Contidos em Tanques de Combustível.*

d) *Convenção Internacional de 3 de Maio de 1996 sobre a Responsabilidade e a Indemnização por Danos Ligados ao Transporte por Mar de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas.*

e) **Convenção de 10 de Outubro de 1989 sobre a Responsabilidade Civil Pelos Danos Causados durante o Transporte de Mercadorias Perigosas por Via Rodoviária, Ferroviária e por Vias Navegáveis Interiores.**

Tanto quanto se sabe, pelo menos a Convenção a que se refere a alínea e), também conhecida como Convenção CRTD, não entrou até agora em vigor, por ter sido apenas ratificada por um número insuficiente de países, o que suscita a questão de saber se, na verdade, os danos ambientais causados pelo transporte rodoviário, ferroviário ou fluvial de mercadorias perigosas, estarão ou não efectivamente fora do âmbito de aplicação do capítulo III do Decreto-Lei relativo à responsabilidade ambiental.

Ao colocar a questão à APA, a signatária foi informada de que o Capítulo III não se aplicaria aos transportes de mercadorias perigosas em virtude da existência de cobertura de responsabilidade pelas convenções identificadas no Anexo II, ou seja, que os operadores de transporte de mercadorias perigosas estariam isentos da obrigatoriedade de garantia financeira embora não isentos da obrigação de reparar os danos que possam causar. A APA referiu também que o IMTT tinha sido consultado e que não tinha havido observações quanto ao diploma.

Resultados da reunião

Aprovação na generalidade da proposta de Regulamento Interno de Funcionamento, ainda que com um prazo de 15 dias para eventuais propostas de alteração

Inclusão da Associação Portuguesa de Seguros no elenco de membros do CCRA

Programa de trabalhos para 2011

- Disponibilização de listas de seguradores, designadamente para as Regiões Autónomas
- Definição de uma via legislativa para reforçar o poder de intervenção do Instituto de Seguros de Portugal
- Urgência de facultar guias sectoriais de aplicação
- Definição de condições de isenção de garantia financeira

Informações com interesse para o sector dos transportes

No início de 2010, foi celebrado um protocolo de colaboração entre a APA e a APETRO, visando a produção de um guia sectorial para a aplicação do regime de responsabilidade ambiental à actividade de distribuição e comercialização de produtos petrolíferos.

No âmbito destes trabalhos a APETRO disponibilizou já um interessante relatório que compara diversas legislações internacionais neste domínio

http://www.apetro.pt/documentos/relatorio_benchmarking.pdf