



## **UM NOVO RUMO PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA**

### **Towards a new approach for Maritime Safety**

DUARTE LYNCE DE FARIA

CEDIS/Europa - School of Law, NOVA University of Lisbon  
(Portugal)

#### **ABSTRACT**

Maritime safety and security concepts had in mind different aims, objects and different perspectives but nowadays the same international conventions are ruling both safety and security aspects for shipping.

In the analysis of most of the incidents and accidents at sea it's too difficult to define what is really a matter of safety or security and, normally, after the malfunction issue it's useless to do it because the planning and the response to the risks are usually integrated.

However, we assist a progressive enlargement of the maritime safety concept embodying the security matters, simultaneously, with a new kind of threat that is always present when we switch on the computers anywhere on earth: the cyber threats!

We are in a new stage of maritime awareness that needs to be performed with a robust and well defined "code" towards a "new" maritime safety concept in a wide sense that will proceed to the reinforcement of the international maritime conventions and its appliance.

The responsibilities of the “Flag States” and “Port States” complying with the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and with the International Maritime Conventions as laid down in the different Memorandum of Understanding (MoU) around the world and relying on IMO documents and other international organizations (as the European Union) will be upgraded in order to consider on the security matters.

Furthermore, it's essential to support a close cooperation in the field of maritime safety and security looking forward to a new and robust “Maritime Code”. This will be the future course for what we have lightly referred to in the present text.

## KEYWORDS

Maritime Safety – Maritime Security – Cybersecurity – Flag State - Port State – ISPS Code.

## RESUMO

Os conceitos de segurança marítima e de proteção marítima tiveram na sua base diferentes finalidades, objetos e perspetivas. Contudo, atualmente, as mesmas convenções internacionais aplicáveis aos transportes marítimos regulam ambas as vertentes.

Na análise da maioria dos incidentes e acidentes no mar é bastante difícil delimitar as matérias de segurança e de proteção e, normalmente, após uma avaria, é inútil fazê-lo já que o planeamento e a resposta aos riscos são normalmente dados de forma integrada.

Por outro lado, assiste-se a uma progressiva extensão do conceito de segurança marítima para englobar as matérias da proteção em simultâneo com o aparecimento de um novo tipo de ameaças que estão sempre presentes desde o momento que se ligam os computadores às redes em qualquer lugar do mundo: as ciberameaças!

Vislumbra-se um novo estádio da prontidão marítima que necessita de um robusto e bem definido “código” que alargue e concretize um “novo” conceito de segurança marítima em sentido lato que reforce as convenções internacionais marítimas e a sua aplicação.

As responsabilidades dos “Estados de Bandeira” e dos “Estados do Porto”, nos termos do disposto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e das convenções internacionais marítimas como se estabelece nos diferentes Memorandos de Entendimento (MdE) ao nível mundial e nos documentos da OMI e de outras organizações internacionais (como a União Europeia), deverão ser atualizadas e passarem a considerar, também, as matérias da proteção marítima.

Para além disso, é essencial apoiar uma cooperação estreita nos campos da segurança marítima e da proteção tendo e vista a elaboração de um novo e robusto “Código Marítimo”. Esta será a linha de orientação do que, presentemente, se aflora no presente documento.

## **PALAVRAS-CHAVE**

Segurança marítima – Proteção marítima – Cibersegurança – Estado de bandeira – Estado do porto – Código ISPS.

### **1. Introdução**

Quando em julho de 2017, a maior empresa armadora mundial no transporte de contentores (a dinamarquesa “MAERSK”) sofreu um ciberataque que paralisou totalmente os seus sistemas de tecnologias de informação (TI) durante várias semanas, o setor marítimo-portuário “acordou” para o enorme impacto desta nova ameaça.

Os danos cifraram-se entre 250 a 300 milhões de dólares<sup>1</sup> e implicaram a reinstalação de 45.000 estações de trabalho e de 4.000 servidores em todo o mundo e o responsável foi identificado como o *ransomware* “NotPetya”. De resto, este *malware* já tinha atacado a empresa holandesa *TNT Express*, em junho de 2017, conforme reconhecido pela FedEx (NYSE: FDX)<sup>2</sup>.

Estas novas ameaças vieram, claramente, exigir uma reflexão sobre como se deverá abordar a “*segurança no mar*” pois, por um lado, as tradicionais divisões entre “*safety*” e “*security*” não se apresentam estanques e são mutuamente influenciáveis e, por outro lado, elas próprias exigem a consagração de uma nova figura a montante que as enquadre e que beneficie, igualmente, do pensamento estratégico (e soberano) de cada Estado no “*uso do mar*”.

Embora o conceito de “*segurança no mar*” não seja novo, o papel do meio marítimo na segurança dos Estados assume, hoje, uma relevância estratégica que se reforçou a partir do início da presente década, numa visão cada vez mais holística, particularmente, ao nível da União Europeia<sup>3</sup>. Na verdade, é “*sobre o mar e nos portos*” que se materializam

---

<sup>1</sup> De custos diretos. Segundo estimativas mais recentes, os custos totais poderão ter chegado a 600 M€. Vale a pena perspetivar as ameaças à cibersegurança em 2020. Num recente artigo de título “*2020 Vision: Check Point’s cyber-security predictions for the coming year*”, de 24 de outubro de 2019, in <https://www.checkpoint.com>, [blog.checkpoint.com](https://usercenter.checkpoint.com/usercenter/index.jsp), <https://usercenter.checkpoint.com/usercenter/index.jsp>, o cenário das ameaças relativo à cibersegurança foi assim descrito:

1. *A new cyber ‘cold war’*; 2. *Fake news 2.0 at the U.S. 2020 elections*; 3. *Cyber-attacks on utilities and critical infrastructures will continue to grow*; 4. *High profile US brands, beware of cyber-attacks targeting high-profile American companies*; 5. *Increased lobbying to weaken privacy regulations*.

No que respeita às perspetivas relativas à tecnologia da cibersegurança, são as seguintes as principais ameaças e formas de atuação expectáveis para 2020:

1. *Targeted ransomware*; 2. *Phishing attacks go beyond email*; 3. *Mobile malware attacks step up*; 4. *The rise of cyber insurance*; 5. *More IoT devices, more risks*; 6. *Data volumes skyrocket with 5G*; 7. *AI will accelerate security responses*.

<sup>2</sup> Vide notícia in John Gallagher, *Freight Wave*, 29-03-2019.

<sup>3</sup> Vide José Rodrigues Pedra, “*A União Europeia e a Segurança no Mar*”, in Victor Lopo Cajarabille e outros, “*A Segurança no Mar – uma visão holística*”, Mare Liberum, Aveiro, 2012, pps. 143 a 162. O autor faz uma breve referência ao conceito de “*Segurança no Mar*” baseado na obra de Eric Grove, “*Maritime Strategy and European Security*”, Londres, Brassey’s, 1990, que, com reminiscências da estratégia de dissuasão nuclear do período da Guerra-Fria, alude à importância do mar para a segurança europeia. No entanto, é com a apresentação da Estratégia Marítima para o Atlântico em 2011, juntamente com o *Livro Verde para a Política Marítima Integrada Europeia* e com a *Política Marítima Integrada Europeia* propriamente dita que renasce esta perspetiva estratégica para o uso do mar. Mais do que o valor de comunicação e transporte, o mar é fonte de recursos essenciais

a maioria das trocas comerciais essenciais ao bem-estar das populações, com especial referência para as importações de hidrocarbonetos (ou fontes energéticas, em geral) e como alternativa aos meios terrestres.

É, assim, desejável que o paradigma concetual seja, progressivamente, alterado e expandido, i.e., por um lado, a tradicional segurança marítima terá de ser robustecida com medidas de proteção contra ataques ilícitos e disruptivos e, por outro, em sede legal, as condutas ditas “desculpáveis” ou “meramente culposas” das tripulações deverão ter, cada vez, menor aplicação tendo em conta a regulamentação existente – em que se incluem os códigos de boas práticas - e as graves consequências que podem daí decorrer. As citadas medidas assumem uma natureza cautelar ou preventiva, mas, igualmente, características reativas, quer na limitação do dano quer na adoção de procedimentos alternativos previstos em planos de contingência.

Esta abordagem terá, necessariamente, consequências em relação à caracterização da reação e ao combate dos sinistros marítimos graves (como, por exemplo, os derrames de hidrocarbonetos nos espaços de jurisdição de um Estado) que se considera com uma forte componente de “*security*” desde a sua origem, i.e., considerando “dolosa” (e não “meramente culposa”) a conduta da tripulação que viole as regras da segurança marítima tendo como consequência a criação de um “perigo” ou de um “dano”, qualificados juridicamente como “graves”.

Parece assim que, ao alargarem-se as condutas “dolosas” do agente (e ao reduzirem-se as “meramente culposas” que, em tempos, exoneravam ou limitavam a responsabilidade dos agentes e das companhias), poderá estar traçado o caminho para que a grande maioria dos grandes sinistros marítimos, como, por exemplo, os derrames de

---

e um meio indispensável para o controlo das atividades em terra com a própria projeção de poder e defesa antecipada e “em profundidade” que são essenciais para fazerem valer os interesses europeus. Vide Pedra, J. R., *ob. cit.*, a pps. 149 a 155.

Por outro lado, esta relevância estratégica também emergiu como resultado do impacto que a prospeção e exploração dos recursos marinhos estão a assumir progressivamente nas economias dos Estados, confrontados com a crescente escassez e, igualmente, com a limitação do acesso aos recursos terrestres. Esta situação veio a colocar na agenda internacional as disputas dos países nas delimitações dos fundos marinhos contíguos e as candidaturas às extensões das plataformas continentais. Entre todos, vide António Rebelo Duarte, “*Políticas e Estratégias Marítimas da Europa e de Portugal*”, Cadernos Navais, n.º 48, abril-junho de 2018, Centro de Estudos Estratégicos da Marinha, in [www.marinha.pt](http://www.marinha.pt).

hidrocarbonetos dos navios seja considerada, essencialmente e desde a sua origem, no âmbito da “*security*” e, conseqüentemente, como um papel acrescido de regulação no âmbito da soberania dos próprios Estados<sup>4</sup>.

## 2. Uma segurança marítima de contornos alargados

A palavra “*segurança*” apresenta inúmeros significados, embora com um sentido comum, quer no âmbito da atividade em si mesma quer no que respeita ao resultado: *o de proteção (ou garantia) de um certo direito ou bem face aos riscos ou obstáculos que sobre eles impendem*. Tal significa que, não havendo obstáculos ao seu exercício, é desnecessária a adoção de meios suplementares garantísticos<sup>5</sup>.

Diversas classificações de segurança podem, igualmente, emergir em função de diferentes critérios, designadamente, o sujeito protegido (ou entidades destinatárias), os

---

<sup>4</sup> Cabe, neste ponto, invocar uma matéria que iniciou, igualmente, a sua doutrina no Direito Penal e que, posteriormente, saltou para o domínio do Direito Internacional. Tratava-se, então, no âmbito criminal, de legitimar, por exemplo, a ação de um deficiente grave motor (i.e., paraplégico) quando conhecia, com quase absoluta certeza, que alguém o viria assassinar no local onde se encontrava sozinho e sem acesso a quaisquer contactos. E, perguntava-se, se seria legítimo a putativa vítima neutralizar o agente, alvejando-o antecipadamente antes de entrar no local em que se encontrava (por exemplo, por uma janela).

Este exemplo veio a consubstanciar a diferença, em Direito Internacional, entre o ataque “*preventivo*” e o ataque “*preemptivo*”, legitimando-se, neste último caso, a intervenção antecipada face à intenção (e prova) de um ataque iminente. Assim, o ataque “*preventivo*” foi perdendo legitimidade jurídica, dada a sua arbitrariedade e colocado ao serviço de um “*direito da força*” de escrutínio impossível, visando, apenas, prosseguir uma estratégia para evitar alterações no equilíbrio de poder que pudessem favorecer o adversário. Relembre-se que, de acordo com o artigo 51.º da Carta das Nações Unidas, o “*direito de legítima defesa*” só é reconhecido no caso de ataque armado e, com aquela extensão, procurou-se abranger a intenção de “ataque armado”.

Ora, no caso vertente, o “ataque iminente” (ou dito de outra forma, a “ameaça real”) existe a partir do momento em que os sistemas TI do navio se ligam ao exterior e, dessa forma, caberá ao Estado de bandeira atualizar aos seus regulamentos e procedimentos para que tenha em conta a “*preemptividade*” do exercício do navio e da companhia. Vide, *inter alia*, Sofia Santos, “*Defesa preemptiva*” e “*Defesa preventiva*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “Enciclopédia de Direito e Segurança”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 102 a 105.

<sup>5</sup> Vide Jorge Bacelar Gouveia, “*Direito da Segurança Cidadania, Soberania e Cosmopolitismo*”, Almedina, Coimbra, 2018, a pps. 89ss. Com esta obra, iniciou-se a conceptualização de um novo ramo do Direito: o Direito da Segurança, emergindo a fundamentação dogmática deste novo ramo e a análise das entidades estatais e internacionais de segurança. Define-se o Direito da Segurança como o “*sistema de normas e princípios jurídicos que definem a organização e o funcionamento das estruturas de segurança, estabelecendo os seus poderes e limites, com vista à proteção dos direitos e bens jurídicos fundamentais dos cidadãos e das comunidades políticas*” (a pps. 119).

bens ou matérias a proteger, o âmbito territorial de intervenção, as estruturas que a asseguram e a intensidade da perturbação realizada (i.e., o efeito das ameaças, riscos e perigos sobre os citados bens ou direitos)<sup>6</sup>.

Para além destes critérios, a figura da “segurança” assume, igualmente, diversas outras formas em função do seu objeto específico<sup>7</sup> entre as quais se contam a segurança energética, a segurança no mar, a segurança marítima, a segurança aérea e a própria segurança nos transportes. Neste pequeno elenco, trata-se de delimitar a segurança em função, igualmente, da atividade realizada que, em alguns casos, envolve segmentos de transporte diversos (terrestre, fluvial, marítimo e aéreo) e, noutros, em determinados equipamentos essenciais e nas redes que os interligam (segurança energética e a cibersegurança, por exemplo).

A atividade de segurança que se projeta no âmbito territorial de atuação dos meios num determinado Estado deve obedecer a uma dimensão espacial e material a montante que se designa por “segurança nacional” (a par da segurança, local, regional, internacional e global).

Constata-se assim que, na atualidade, a “segurança nacional” “deixou de ser apenas uma segurança contra atos criminosos para igualmente acolher a prevenção e solução dos riscos naturais, no âmbito da proteção civil, avultando a segurança na sua aceção de “safety”, sem, contudo, se descurar a sua “dimensão supraestadual, em consonância com a magnitude dos riscos de ataques terroristas que deixaram de ser nacionais, localizados, públicos e com armas convencionais, assim se revigorando a segurança na sua aceção de “security””.<sup>8</sup> No âmbito expresso, a “segurança nacional” respeita a uma visão associada à defesa nacional e que, naturalmente, interage com opções políticas e estratégicas a montante da própria “segurança no mar”.

<sup>6</sup> *Ibidem*, pps. 90 a 91.

<sup>7</sup> O *Direito Marítimo* trata de um objeto específico (a atividade do transporte marítimo) no âmbito do *Direito Comercial*, de âmbito mais geral e que, nem por isso, desmereceu a sua classificação como ramo do Direito. Vide, igualmente, *ibidem* pps.93 a 96.

<sup>8</sup> *Ibidem*, pps. 96.

O conceito de “*segurança nacional*”<sup>9</sup> dá corpo a uma estratégia do próprio Estado, tradicionalmente centrada nas ameaças militares à sua fronteira ou a outras ameaças não convencionais, como as alterações climáticas e as crises económicas e financeiras mundiais, incluindo as de natureza híbrida as quais, no domínio marítimo, podem ter implicações de natureza bastante diversa. Para que haja uma delimitação mínima da “*segurança nacional*”, exige-se uma relação com a estratégia e, mais concretamente, que contribua (ou seja essencial) para a realização de objetivos político-estratégicos<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> No quadro legislativo nacional, não foi definido, formalmente, o conceito de “*Segurança Nacional*”. Contudo e em sede doutrinal, vide Jorge Bacelar Gouveia, “*Direito da Segurança Cidadania, Soberania e Cosmopolitismo*”, Almedina, Coimbra, 2018, a pps. 92ss e Abel Cabral Couto, *Elementos de Estratégia, Volume I*, IAEM, Lisboa, 1988, pps. 172ss. Vide, igualmente, Francisco Proença Garcia, “*Defesa Nacional*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “*Enciclopédia de Direito e Segurança*”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 99 a 101. Este autor discorre sobre a diferenciação entre os conceitos de Defesa Nacional e de Segurança Nacional, propondo que se adote este último “*resultante de um conjunto de políticas do Estado devidamente articuladas, na vertente militar mas também em outras políticas sectoriais como a económica, cultural, educativa, que englobe ações coordenadas de segurança interna e externa, cuja fronteira esta atualmente desvanecida*”. Quanto ao desvanecimento entre a segurança interna e externa, vide Ana Miguel dos Santos, “*Uma segurança interna cada vez mais europeia? Uma segurança externa cada vez mais nacional?*” in RDeS - Revista de Direito e Segurança, Ano VI, jul-dez 2018, pps. 27 a 51, Armando Marques Guedes, “*Segurança externa*” e “*Segurança interna*”, in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “*Enciclopédia de Direito e Segurança*”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 411 a 418 e 425 a 431 e Nelson Lourenço, “*Segurança interna*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “*Enciclopédia de Direito e Segurança*”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 431 a 433. Relativamente à conceção integrada na Constituição, vide Jorge Bacelar Gouveia, “*Direito Constitucional da Segurança*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “*Enciclopédia de Direito e Segurança*”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 131 a 136. Enveredámos nessa coletânea, por iniciar a concetualização da “*segurança no mar*” que deverá abranger as “*matérias da segurança marítima e da proteção marítima e, em termos espaciais, nos navios e nos portos*” (pps. 435) no artigo “*Segurança no mar*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “*Enciclopédia de Direito e Segurança*”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 433 a 439.

No entanto, em Portugal, o “*Conceito Estratégico de Defesa Nacional*” (CEDN), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013, de 21 de março, ainda que se baseie no conceito de “*segurança nacional*”, integra elementos muito importantes sobre a relevância do mar neste contexto, considerando-se, designadamente, que “*como ativo estratégico, o mar deve estar integrado numa perspetiva ampla de segurança e defesa nacional*”.

Uma outra componente que poderá influenciar a “*segurança no mar*” respeita à definição de estratégias setoriais. Em Portugal, vigora a “*Estratégia Nacional para o Mar para o período 2013-2020*” (ENM), aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 12/2014, de 23 de janeiro e que coloca a tónica na utilização e preservação do mar como ativo nacional o que reforça a relevância estratégica da “*segurança no mar*”. Vide supra nota n.º 13.

<sup>10</sup> Vide António Horta Fernandes, “*Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) ou Conceito Estratégico de Segurança Nacional (CESN)? Um falso dilema*”, Observatório Político, wp #43, abril 2014, in [http://www.observatoriotpolitico.pt/wp-content/uploads/2014/04/WP\\_43\\_AHF.pdf](http://www.observatoriotpolitico.pt/wp-content/uploads/2014/04/WP_43_AHF.pdf), pps 4ss, e Carlos Branco, “*Porquê uma Estratégia de Segurança Nacional?*”, Opinião, Jornal Expresso, 2018-05-11. Por todos, Victor Lopo Cajarabille, “*Enquadramento Estratégico*”, in Victor Lopo Cajarabille e outros, “*A Segurança no Mar – uma visão holística*”, Mare Liberum, Aveiro, 2012, pps. 21 a 35. Vide Luis Falcão Escorrega, “*A Segurança e os “Novos” Riscos e Ameaças: Perspetivas Várias*”, Revista Militar, n.º 2491, agosto/setembro 2009



Ora, a “*segurança no mar*” - como definida anteriormente - só mediata e parcialmente comunga da “*segurança nacional*” pois continua a ter uma vertente transnacional, qualquer que seja o Estado em causa. No entanto, serão, essencialmente, as exigências de “*security*” que poderão modelar a “*segurança no mar*” pela via da “*segurança nacional*” ao invés das matrizes de “*safety*” que tendem a ser perenes e técnicas, visando a melhoria das condições de navegabilidade do meio utilizado, sem prejuízo de se considerarem abrangidos os fenómenos naturais.

Na verdade e na grande maioria dos casos, só a “*security*” interessa ao quadro político-estratégico, envolvendo outros Estados ou atores do sistema internacional, o que significa que se quadra no âmbito da soberania dos Estados e dos correspondentes mecanismos unilaterais de “*enforcement*”.

Ao invés, na “*safety*”, as regras de segurança marítima advêm das convenções internacionais e a coercibilidade resulta do que a lei internacional (ou os acordos internacionais como é o caso dos *MoU* no âmbito do “Controlo pelos Estados do Porto” ou “*Port State Control*”) vier a determinar<sup>11</sup>.

Uma outra componente que poderá influenciar a “*segurança no mar*” respeita à definição de estratégias setoriais. É hoje essencial a articulação das questões do “mar” com os “portos”, com os “transportes” e com a “logística”, seja numa visão mais vertical e/ou transversal dos assuntos do mar<sup>12</sup>.

---

(<https://www.revistamilitar.pt/>). Este autor ser-nos-á de grande utilidade pois vem admitir que o moderno *conceito* de “ameaças” engloba os “riscos” e as “ameaças” tradicionais (a pps. 14). Vide igualmente António Rebelo Duarte, “*Políticas e Estratégias Marítimas da Europa e de Portugal*”, Cadernos Navais, n.º 48, abril-junho de 2018, Centro de Estudos Estratégicos da Marinha, in [www.marinha.pt](http://www.marinha.pt). Este autor reforça o desenvolvimento da “segurança marítima” nos termos da *Estratégia de Segurança Marítima*, aprovada pelo Conselho Europeu em 24 de junho de 2014, e o seu enquadramento no âmbito da *Política Comum de Segurança e Defesa* (PESD), com uma descrição dos riscos e das ameaças à segurança marítima europeia, reforçando a importância da “*security*” naquela Estratégia.

<sup>11</sup> Em Espanha o Comité de Segurança Marítima responde perante o Conselho de Segurança Nacional. Por sua vez, no Reino Unido, o “*Ministerial Working Group on Maritime Security*” está a jusante do “*National Security Council*”. Vide “*Estratégia de Seguridad Marítima Nacional*”, Gobierno de España, 2013 e “*The UK National Strategy for Maritime Security*”, MOD UK, May 2014.

<sup>12</sup> As opções políticas e estratégicas em sede de “Defesa e Segurança” devem ser seguidas em permanência quando se abordam os assuntos do mar tanto mais que a proteção, fiscalização, prospeção e exploração sustentável dos seus recursos exigem meios aptos para o efeito, inventariando-os, em permanência e evitando a sua predação.

Por outro lado, as ameaças e os riscos, existem em documentos militares ou civis – porque decorrem das análises de componentes civis (designadamente, de índole económica, cultural, científica, tecnológica ou ambiental) ou estritamente militares – mas têm repercussões ao nível da política estratégica de qualquer país marítimo e, assim, em última instância, na segurança nacional.

Delimitados que estão os conceitos de “segurança” (“*safety*”) e de “proteção” (“*security*”), importa entender que a “segurança no mar” terá sempre uma dependência da estratégia (global) do Estado<sup>13</sup>, embora, ainda assim, a sua perspetiva holística se baseie no aprofundamento das condições tecnológicas das atividades no “mar” - em particular, no âmbito dos transportes marítimos e dos portos - e do grau de exigência no cumprimento das boas práticas e da consequente responsabilização das tripulações, das companhias e dos operadores portuários<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> A introdução do vocábulo “segurança” nos documentos conceptuais emerge quando se desenvolve a “estratégia” que se estriba num determinado “conceito”. A nível de Portugal, dão-se como referências o “*Conceito Estratégico de Defesa Nacional*” e a “*Estratégia de Segurança e Defesa Nacional*”.

<sup>14</sup> Em termos tradicionais, a “segurança” relaciona-se com a minimização dos “riscos” (da navegação) ao passo que a “proteção” visa combater a concretização, de forma intencional, das “ameaças” – embora não de forma completamente estanque – a começar por um simples derrame de hidrocarbonetos. Dito de outra forma, a “proteção” tem como núcleo essencial a ameaça e a intenção de provocar dano e, por isso mesmo, há que fazer constar a sua origem humana (“*threat actors*”). Ao invés, a “segurança” centra-se no “risco” das atividades marítimas, ou seja, em eventos naturais ou não intencionais que têm consequências graves e com uma certa probabilidade de se materializarem (i.e., tradicionalmente, as avarias inopinadas, os elementos da natureza, etc.).

O nosso desafio está, igualmente, em provar que, nos tempos atuais, o “risco” tende a ser reduzido a situações ditas “naturais” já que uma conduta da tripulação de um navio que foi exposto a um “perigo” ou a um “dano” grave pode, na maior parte das vezes, configurar uma atuação “dolosa” (e não “meramente culposa”) por violação – ainda que não de forma intencional – das regras de segurança marítima. A ser assim, trata-se de um “*upgrade*” destas condutas – consideradas, até hoje, meramente culposas - para o campo das “ameaças” e, portanto, da “*security*”.

Por isso, não só se pretende provar que as condutas da tripulação violadoras das regras da segurança marítima e que causem um “perigo” ou um “dano” qualificados juridicamente “graves” caem no âmbito do “dolo” como, igualmente, a representação pelos dois círculos concêntricos.

A divisão tradicional entre a neutralização dos agentes das ameaças (“*security*”) e a ajuda a conter as consequências negativas (“*safety*”), concorrem, em nossa opinião, para um plano comum que farão parte das regras de segurança marítima a cumprir a bordo, não se destringando, no limite, a sua diferente origem nem as medidas de limitação de avarias.

Também a *Estratégia Europeia de Segurança* e o *Relatório sobre a Execução da Estratégia Europeia de Segurança* destacam um conjunto de “ameaças” com implicações no uso do mar em que se incluem as atividades ilegais, o crime organizado, a pirataria, o terrorismo, a proliferação de armas de destruição em massa, os conflitos regionais, os Estados Fragilizados, a poluição marítima, a segurança energética e as alterações climáticas. O que significa que este enfoque é essencialmente sobre

Ora, a “*segurança no mar*”, ao enquadrar aqueles dois conceitos, desdobra-se em dois tipos de perigos: as “ameaças” e os “riscos” que envolvem a utilização do mar, seja nos navios ou nos portos.

As “ameaças” são, essencialmente, de duas naturezas: os ilícitos genéricos no mar e os ilícitos específicos que tenham influência na liberdade de navegação. Na primeira, constam, designadamente, o tráfico de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas, o contrabando em geral e o de armamento, a proliferação de armas de destruição maciça, a exploração ilegal de recursos marinhos, da plataforma ou do património cultural subaquático, os atentados ambientais (em que se inclui a poluição) e a imigração ilegal. Na segunda, contam-se, entre outros, o terrorismo, a pirataria, os ataques cibernéticos aos sistemas de informação e outras atividades de cariz criminoso classificadas como tal pelo Direito Internacional.

Por sua vez, os “riscos”<sup>15</sup> apresentam uma natureza tendencialmente accidental ou natural e têm a sua identificação principal (que não exclusiva) com a “*segurança do transporte marítimo*” e com a “*segurança portuária*”. Os danos potenciais associados (ou a condição da criação de um “perigo”) podem incidir sobre os navios e embarcações, sobre as pessoas embarcadas, sobre as plataformas ou infraestruturas no mar (e, igualmente, sobre aeronaves e submarinos) e sobre o ambiente marinho, designadamente, através dos acidentes de poluição.

Esta tendencial identificação da “*segurança*” (em sentido estrito) com os “riscos” e a “proteção” com as “ameaças” tem a grande vantagem de poder colher os ensinamentos de áreas que, até há bem pouco tempo, evoluíram autonomamente e que os atentados de 11

---

a “*security*”. Vide <http://www.consilium.europa.eu/uedocs> (pesquisa pelos respetivos títulos). Ao invés, a EMSA (“*European Maritime Safety Agency*”) desempenha atividades no âmbito da “*safety*” e não será por essa razão que não deixa de ser invocada numa perspetiva conjunta e alargada de “segurança” (“*safety*” + “*security*”).

<sup>15</sup> O “risco” é o produto da probabilidade de ocorrência de uma ameaça (ou dano) pela gravidade (ou intensidade) dos seus efeitos. Tradicionalmente, associado à “*safety*”, tende-se hoje a expurgar dele as condutas da tripulação violadoras das regras da segurança marítima com consequências graves. A origem destes conceitos radica no Direito Internacional e, mais especificamente, na teoria da resolução de conflitos. De forma sucinta e nesse quadro, “ameaça” corresponde a uma circunstância ou evento que faz perigar a prossecução dos objetivos políticos e estratégicos e o “risco” como o grau de exposição à ameaça em causa.

de setembro de 2001 vieram a exigir a sua estreita articulação, tendo em conta a necessidade de adotar medidas aplicáveis aos navios e às instalações portuárias no âmbito da “proteção” e considerando que a identificação de ameaças à segurança e à tomada de medidas para a prevenção de acidentes passaram a desenrolar-se, cumulativa e coordenadamente, de acordo com o Código ISPS<sup>16</sup>.

Uma outra circunstância, que sucede com o aprofundamento e desenvolvimento das regras da segurança marítima - traduzidas, na sua essência, pelas convenções atinentes da IMO - respeita ao progressivo exaurimento de cláusulas de exoneração e de limitação da responsabilidade em contratos de transporte marítimo (e de convenções) que se traduzam em condutas consideradas, apenas e a esse título, como “*meramente culposas*”. Como exemplo paradigmático, refere-se a célebre “*falta náutica*” constante das convenções internacionais sobre o transporte marítimo que exonera o transportador por avarias na carga (pelo menos, desde os anos 20 do século passado).

Deste exemplo poder-se-á retirar que as progressivas exigências tecnológicas e de boa conduta para uma navegação safe (i.e., as normas sobre a “*segurança marítima*”) tornam as circunstâncias consideradas *ab initio* como “*meramente culposas*”, bastante mais restritas no âmbito da responsabilidade civil (contratual e aquiliana), incluindo, as que estão presentes nos derrames de hidrocarbonetos<sup>17</sup>.

Desta forma, também o cumprimento dos padrões de segurança marítima, ao mesmo tempo que minimizam os “riscos” (e os erros), dão maior robustez ao combate às “ameaças” e, em simultâneo, limitam a aplicação das cláusulas de exoneração e de limitação da responsabilidade que estão presentes, por exemplo e entre outros instrumentos, nas convenções sobre a poluição resultante de derrames de hidrocarbonetos e nas respeitantes ao transporte marítimo de mercadorias<sup>18</sup>.

<sup>16</sup> A sigla ISPS designa o “*International Ships and Port Facilities Security Code*” que constitui o capítulo XI-2 da Convenção SOLAS desde 2002.

<sup>17</sup> Matéria esta que se definiu como no âmbito da “proteção”, mesmo na sua origem, já que, na apreciação feita, na maioria dos casos com consequências graves, resulta de uma conduta “dolosa” da tripulação.

<sup>18</sup> A “*falta náutica*” como cláusula de exoneração vem prevista na alínea a) do parágrafo 2.º, do artigo 4.º da Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos, assinada em Bruxelas a 25 de agosto de 1924

Entende-se, assim, que a noção ampla de “*segurança no mar*” (ou de “*segurança marítima*” em sentido amplo que é, de resto, a expressão mais utilizada) deve abranger as valências materiais da segurança (marítima) (em sentido estrito) e da proteção (marítima) e, em termos do seu arco espacial, com incidência nos navios e nos portos<sup>19</sup>. Particularmente, quanto ao objeto, a “*segurança no mar*” – com ambas as valências - abrange o transporte marítimo - em que o enfoque se traduz no «navio» e na sua movimentação - e os portos - que respeita, essencialmente, à segurança nas áreas sob jurisdição portuária, abrangendo os diversos terminais, a área terrestre adjacente e a área molhada contígua.

A “*segurança do transporte marítimo*” (ou “*segurança marítima em sentido estrito*”), envolve o conjunto de medidas destinadas a garantir uma navegação segura por parte dos

---

– conhecida como “Regras de Haia”. Refere-se, especificamente que a cláusula só se aplica aos “*Atos, negligência ou falta do capitão, mestre, piloto ou empregados do transportador na navegação ou na administração do navio*”. Assim, se a “*falta náutica*” consistir na violação das regras essenciais da segurança marítima (em sentido lato) dificilmente poderão justificar a exoneração do transportador/armador pela avaria na carga.

Lembre-se que, em sede aquiliana e de acordo com as convenções vigentes – particularmente, nos termos da Convenção sobre a Responsabilidade Civil por Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1969 (*Civil Liability Convention 1969* ou CLC/69) e da sua alteração de 1992 (CLC/92) - o proprietário do navio é responsável por um erro de navegação que conduziu a um encalhe do navio e ao posterior derrame de hidrocarbonetos (caso do M/V “*Exxon Valdez*” com o derrame de cerca de 38.000 toneladas de crude nas costas do Alasca). Na verdade, o artigo V/2 da CLC/92 vem estabelecer que o proprietário pode perder a faculdade de limitar a sua responsabilidade desde que o prejuízo devido à poluição resulte de ação ou de omissão que lhe seja imputada “*cometida com a intenção de causar tal prejuízo ou com imprudência e o conhecimento de que tal prejuízo se poderia vir a verificar*”. Esta fórmula é muito próxima da utilizada na alínea e) do parágrafo 5.º do artigo IV Protocolo de Visby de 1968 (“Regras de Visby”) à Convenção de Bruxelas de 1924 referida que afasta a limitação da responsabilidade se a ação ou omissão se desenrolou com a intenção de provocar um dano ou temerariamente e com conhecimento de que provavelmente dela resultaria um dano. Em sede civilista, trata-se de uma forma de culpa grave e que corresponde ao dolo. Vide Carlos Coelho, “*Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*”, Almedina, Coimbra, 2007, a pps. 86ss.

Em conclusão: entende-se que a culpa grave (“*negligência grosseira*” para alguns autores ou “*wilful misconduct*” em língua inglesa) na violação das regras da segurança marítima deverá afastar o benefício da cláusula de exoneração “*falta náutica*” por parte do transportador/armador.

No nosso trabalho “*O Contrato de Volume e o Transporte Marítimo de Mercadorias – Dos granéis aos contentores, do “tramping” às linhas regulares*”, Coleção Teses, Almedina, Coimbra, 2018, a pps. 73ss, nota n.º 80, já vínhamos defendendo esta posição embora, nessa altura, sem a generalização que agora se defende.

<sup>19</sup> Em sede de “cadeia de valor”, não se descarta a hipótese de se abrangerem também os agentes e operadores com responsabilidade na área logística pois o seu desempenho está diretamente relacionado com os sistemas de informação e de comunicação como é o caso dos portos portugueses que utilizam a moderna “*Janela Única Portuária*” ou a sua sucedânea, a nova “*Janela Única Logística*” que passou a abranger os portos secos e os operadores terrestres bem como os transitários.

navios, i.e., quer na envolveria das condições de bordo (qualificação dos tripulantes, estiva e movimentação da carga e, em geral, as condições de navegabilidade estruturais e de equipamentos do navio), quer no sistema de ajudas à navegação e de ordenamento das aproximações a um porto que permitem, aos navios, uma navegação segura.

No outro polo, a “*proteção do transporte marítimo*” e a “*proteção portuária*” consoante o objeto - envolvem todas as medidas de segurança física<sup>20</sup> e outras aplicáveis no espaço sob jurisdição portuária, aos tripulantes e passageiros dos navios e aos demais funcionários que operam nos portos, bem como aos próprios navios destinadas a garantir a atividade normal segundo as regras técnicas aplicáveis<sup>21</sup>.

Perspetiva-se, assim, que o objeto tendente à autonomização do “*Direito da Segurança Marítima*”<sup>22</sup> deverá assumir uma natureza lata e abranger os dois vetores da “*safety*” e da “*security*”, por diversas ordens de razões: em primeiro lugar, a “*safety*” é a mais antiga<sup>23</sup>, a mais estável e a que é tratada na maioria das convenções da IMO; depois,

<sup>20</sup> Nesta ótica, perspectiva-se, igualmente, a necessidade de se credenciar o pessoal que interaja com os sistemas TI em função do tipo de navio, dos portos de origem, do tipo de mercadoria ou, dito de outra forma, de acordo com o padrão de risco assumido para o navio de forma idêntica ao que hoje é feito para o cumprimento das condições de segurança marítima em que se avaliam, por exemplo, as condições do reabastecimento de bancas (combustível para navios) por barcaça nos portos.

<sup>21</sup> A Conferência Diplomática da Organização Marítima Internacional (OMI), reunida em 12 de dezembro de 2002, alterou a Convenção SOLAS (“*Safety of Life at Sea*”), veio a adotar o Código Internacional para a Proteção dos Navios e Instalações Portuárias (designado por “*Código ISPS*”), que entrou em vigor em 1 de julho de 2004. Este novo Código é bem uma expressão da valência da “*proteção*” dos transportes marítimos, dos terminais e dos portos. Esclarece-se que a Convenção SOLAS integra diversos códigos específicos visando a padronização da gestão da segurança a bordo (o caso do *ISM Code – Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e para a Prevenção da Poluição*, a partir de 1992) ou visando as normas para a investigação de acidentes ou incidentes marítimos (o CIA ou *Código de Investigação de Acidentes*) que agrega um conjunto de resoluções da IMO, merecendo especial referência a Resolução A.849 820) de novembro de 1990 – que estabelece as regras para a investigação dos fatores humanos nos acidentes e a Resolução MSC.255 (84), de 16 de maio de 2008, que contempla as normas e recomendações a adotar em investigações de acidentes ou incidentes marítimos.

<sup>22</sup> A autonomia do Direito da Segurança enquanto ramo do Direito foi defendida por Jorge Bacelar na obra “*Direito da Segurança Cidadania, Soberania e Cosmopolitismo*”, Almedina, Coimbra, 2018. Nesta obra, em particular na sua *segunda parte* que respeita à “*explicitação do Direito da Segurança como novo setor jurídico e no contexto das respetivas fontes*” (a pps. 17), o autor “*trilha*” um caminho no trabalho que, em alguma medida, poderá dificultar “*a busca em profundidade em alguns mais complexos pontos*” (a pps. 15). No entanto, foi a sua abrangência e a forma inovadora da abordagem que faz, em nossa opinião, emergir, entre outros âmbitos especiais, o *Direito da Segurança Marítima* como discípulo do *Direito da Segurança* e, em simultâneo, “*largando as amarras*” dos ramos tradicionais do *Direito do Mar* e do *Direito Marítimo*.

<sup>23</sup> Importará esclarecer que se parte de uma perspetiva iminente comercial, i.e., para se estabelecer a atividade do transporte marítimo é necessário, em primeiro lugar, recorrer a meios tecnologicamente seguros. Só depois emerge a

porque a interpenetração entre os dois conceitos é cada vez maior; em terceiro lugar, porque há traduções que já não voltam atrás (o caso da “cibersegurança”), nem um famigerado e “artificial” “Direito da Proteção Marítima” teria condições para se autonomizar; e, finalmente, porque, nos tempos atuais, os dois vetores tendem a apresentar-se como dois círculos concêntricos – a “*safety*” (mais interior) e a “*security*”, que a envolve. Na verdade, esta última pode robustecer (ou enfraquecer) aquela no centro<sup>24</sup>, numa dialética e interação constantes.

Esta estrutura proposta vem ao encontro de uma constatação cada vez mais presente: os incidentes de “*security*” poderem ter consequências graves em sede de “*safety*” o que significa que se exige que se passem a considerar os procedimentos de “*security*” como essenciais para que aqueles incidentes não tenham impacto e se evitem ocorrências graves em sede de “*safety*”, fazendo-os, inclusivamente, constar da obrigatoriedade dos códigos internacionais de gestão da segurança (marítima).

Contudo, o robustecimento da importância da “*security*” não se traduziu, no âmbito convencional, numa atualização e revisão dos conceitos, nem seria de esperar tal posição. Na verdade, a própria convenção SOLAS iniciou o seu longo percurso, em 1914, com uma vertente essencial de segurança marítima e de salvaguarda da vida humana no mar (que, aliás, advém da sua sigla SOLAS – *Safety of Life at Sea*), tendo sofrido, no seu seio, quer

---

importância do controlo das ameaças. Claro que este postulado pode ser (e é), em certas circunstâncias, reversível, garantindo-se a prioridade de estabelecer um ambiente minimamente adequado à utilização ou emprego dos meios.

<sup>24</sup> O que significa que, como já foi mencionado, que incidentes de (“*cyber*”) “*security*” podem dar origem a incidentes de “*safety*”, numa contínua interação que não devem ser tratados verticalmente. Aproximamo-nos, neste ponto, da evolução da tradicional missão de “defesa naval” da NATO para uma noção alargada de “*segurança marítima*” em que se visa “*impedir o uso do mar para atividades ilícitas e assegurar a liberdade de navegação*” cf. Luis Sousa Pereira, “*A NATO e a Segurança no Mar*” in Victor Cajarabille e outros, “*A Segurança no Mar - uma Visão Holística*”, Mare Liberum, Aveiro, 2012, a pps. 132. Simplesmente, o conceito por nós defendido não se esgota na perspetiva de “defesa naval” e exige uma componente muito significativa de “*safety*” em sentido estrito. No entanto, a tradução que é feita, por exemplo, de documentos NATO, como seja, o “*Maritime Security Operations Concept*”, (“*Conceito de Operações de Segurança Marítima*”) faz com que - e uma vez mais - ao termo “*security*” corresponda o vocábulo “segurança” (e não “proteção”). Num recente trabalho (de 30 de agosto de 2019), sob o título “*Polemologia da Segurança Marítima - Golfo da Guiné como estudo de caso*” (inédito), elaborado pelo Comandante Luis Cuco de Jesus no âmbito do Curso de Doutoramento em Direito e Segurança da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, o autor utiliza a figura da “segurança marítima” com o objetivo de eleger mecanismos legais de repressão das novas ameaças em ambiente marítimo o que significa que o quadro proposto se desenvolve, essencialmente e de forma estrita, no âmbito da “*security*”.

o alargamento a novas matérias (o Código ISPS, por exemplo), quer a autonomização de outras (como foi o caso da convenção COLREG que, em 1972, aprovou o Regulamento para Evitar Abalroamentos no Mar).

Assim, o *Direito da Segurança Marítima*, no âmbito do Direito Internacional, tem como fontes essenciais as convenções específicas da IMO que se baseiam na classificação tradicional da “*safety*”, estendendo paulatinamente a sua regulamentação à “*security*” - como sucede com o Código ISPS anexo à Convenção SOLAS ou, de forma autónoma, com a Convenção SUA<sup>25</sup>.

Esta expansão instrumental da tradicional matéria da segurança à proteção marítima não é mais do que uma tentativa de resposta aos novos riscos e ameaças no mar e nos portos que, contudo, ainda esbarram na dificuldade da regulamentação em zonas claras do exercício da soberania dos Estados avessas, tradicionalmente, ao Direito Internacional.

Entende-se, contudo, que será inexorável, pelo menos, uma progressiva harmonização e articulação das capacidades e meios de atuação por parte dos Estados na vertente “*security*” pois a dimensão global dos riscos e ameaças exige essa abordagem.

Não é demais referir que a interconexão entre um incidente de “*security*” e a sua transposição para um incidente de “*safety*” assume, neste quadro, uma probabilidade real pois não é difícil de prever que a mistificação na posição geográfica de um navio leve ao seu desvio de rota e ao conseqüente encalhe ou abalroamento.

A partir de 2002, o Código ISPS veio a reconhecer o papel das estruturas portuárias (terminais e portos) no âmbito da proteção marítima e estabeleceu requisitos obrigatórios e recomendações aplicáveis aos navios e àquelas instalações. Ora, aqueles requisitos podem igualmente abranger medidas de cibersegurança relativas ao controlo de acessos e à autenticação das autorizações<sup>26</sup>.

Na verdade, o Código ISPS exige que cada terminal elabore o designado “*Port Facility Security Assessment*” (PFSA) no qual se identificam as estruturas e os

<sup>25</sup> *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*, 1988.

<sup>26</sup> Vide, mais recentemente, o documento ENISA (“*European Union Agency for Cybersecurity*”), *Port Cybersecurity - Good practices for cybersecurity in the maritime sector*, Nov. 2019, ISBN 978-92-9204-314-8, DOI 10.2824/328515.



equipamentos, as possíveis ameaças e contramedidas e o “*Port Facility Security Plan*” (PFSP) no qual se identificam, para os diferentes níveis de alerta, os procedimentos, medidas e ações a executar. O PFSA deve abordar os seguintes aspetos: segurança física, integridade estrutural, sistemas de proteção pessoal, políticas procedimentais, sistemas de rádio e de telecomunicações – incluindo sistemas computacionais e redes informáticas – e infraestruturas relevantes de transporte. Por seu lado, o PFSP especifica as condições de acesso à infraestrutura, de acesso às áreas restritas, de movimentação da carga, de entrega dos abastecimentos aos navios e da monitorização das condições de proteção da infraestrutura.

Também as Convenções SOLAS e FAL (“*Facilitation on International Maritime Traffic*”) vieram definir nove formas-padrão para serem utilizadas na troca de informações no ecossistema marítimo, especialmente, entre os portos (ou terminais) e partes terceiras que é obrigatoriamente processada por meios eletrónicos a partir de 9 de abril de 2019, especialmente através do uso dos sistemas de “*single window*” (“janela única”). Trata-se da padronização do intercâmbio de informação que tem um forte impacto nos sistemas TI e que lhe coloca novos desafios.

No que respeita à cibersegurança para o “ecossistema” marítimo, em particular para os navios, só a partir de 2017 começaram a ser endereçadas recomendações em sede internacional.

O Comité da Facilitação (“*IMO Facilitation Committee*” ou FAL) o Comité de Segurança Marítima (“*IMO Maritime Security Committee*” ou MSC) da IMO elaboraram as linhas de ação na gestão do risco da cibersegurança marítima através do documento MSC-FAL 1/Circ.3<sup>27</sup>.

Ambas aquelas estruturas reconhecem a necessidade urgente de se aumentar o alerta para as ameaças e vulnerabilidades do ciberespaço marítimo e de elaborar recomendações de alto nível na gestão dos riscos daquele ciberespaço relativamente às

<sup>27</sup> Ver “*Guidelines on Maritime Cyber Risk Management*” (MSC-FAL.1/Circ.3) in [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide\\_to\\_Maritime\\_Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Guidelines%20on%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20\(Secretariat\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3%20-%20Guidelines%20on%20Maritime%20Cyber%20Risk%20Management%20(Secretariat).pdf).

ameaças e vulnerabilidades atuais e emergentes, incluindo áreas principais que se consideram essenciais para o apoio à gestão do ciberespaço (identificar, proteger, detetar, responder e recuperar).

Estas linhas de ação procederam à distinção entre sistemas TI (ou IT) (tecnologias de informação, i.e., utilização de dados como informação) e TO (ou OT) (tecnologia operacional, i.e., constata-se que os sistemas TI estão cada vez mais interligados à TO de cada empresa que exige uma nova perspetiva de gestão na utilização de dados para controlar ou monitorizar os processos físicos, numa interação ciberfísica constante e bidirecional) e revelam que todas as organizações da indústria do transporte marítimo são diferentes e que o papel dos Governos e dos Estados de bandeira na sua regulação é essencial. Estes dever-se-ão, igualmente, pautar pelo prosseguimento das recomendações dos instrumentos e das boas práticas internacionais mais relevantes, visando a melhoria das medidas de proteção.

Claramente se constata que ficou a cargo de cada Estado tomar as medidas consideradas mais adequadas, num ambiente bem longe da progressiva uniformização exigida pela conexão global dos sistemas.

### 3. Conclusões

Se desde os tempos da Antiguidade o mar era sinónimo de globalização para o comércio, a mesma globalização conduz à emergência de diversos riscos e ameaças que exigem condições mais exigentes dos produtos ICT (*“Information and Communication Technologies”*) e dos serviços associados.

Os ciberataques no setor marítimo-portuário vieram robustecer a necessidade de se abordar a nova segurança marítima de uma forma holística, integrando as duas vertentes (a *“safety”* e a *“security”*) mas com uma modelação que deriva da estratégia nacional prosseguida para o mar por cada Estado.

Só assim será possível que a “*segurança no mar*” seja uma realidade que se equilibra pela interação de dois círculos concêntricos: a “*safety*”, de natureza essencialmente técnica e a “*security*” que reforça aquela (ou a torna, infelizmente, mais vulnerável) e que assume contornos de prevenção e de contenção das ameaças.

Contudo, a designação da “*segurança no mar*” é um pouco estranha para se promover uma progressiva autonomização de um novo ramo do direito. Ao invés, a “*segurança marítima*”, para além de estar bem arreigada na tradição maritimista, tem vindo paulatinamente, a ser utilizada num sentido amplo, abrangendo as duas vertentes referidas, sobretudo, a partir do momento que a Convenção SOLAS passou a dispor sobre matérias de “*proteção*” (ou de “*security*”) e, muito em particular, a partir da alteração que integrou, no seu seio, o Código ISPS como uma das consequências do 11 de setembro de 2001.

Por isso, procuraremos, num futuro trabalho, fundamentar a emergência do “*Direito da Segurança Marítima*” (em sentido lato) como natural decorrência da autonomização do “*Direito da Segurança*” como ramo de direito. Na verdade, parece ser o momento de se largarem as “*espias*” para que o “*Direito da Segurança Marítima*” possa “*navegar*”, congregando características daquele, bem como do Direito do Mar e do Direito Marítimo.

Estas origens – com ligações ao mar e à segurança – farão com que o novo ramo tenha como fontes essenciais as convenções internacionais sobre segurança marítima o que, contrariamente ao “*Direito da Segurança*”, lhe irá dar contornos bem definidos e um objeto facilmente reconhecível, também pelo seu carácter essencialmente de fonte convencional e bem delimitado.

Será este o nosso propósito no desenvolvimento do tema que hoje se apresenta em forma de “*working paper*”.

## **Bibliografia**

Abel Cabral Couto, “Elementos de Estratégia”, Volume I, IAEM, Lisboa, 1988;

Ana Miguel dos Santos, “*Uma segurança interna cada vez mais europeia? Uma segurança externa cada vez mais nacional?*” in RDeS - Revista de Direito e Segurança, Ano VI, jul-dez 2018, pps. 27 a 51;

António Horta Fernandes, “*Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) ou Conceito Estratégico de Segurança Nacional (CESN)? Um falso dilema*”, Observatório Político, wp #43, abril 2014, in [http://www.observatoriopolitico.pt/wp-content/uploads/2014/04/WP\\_43\\_AHF.pdf](http://www.observatoriopolitico.pt/wp-content/uploads/2014/04/WP_43_AHF.pdf), pps. 4ss.;

António Rebelo Duarte, “*Políticas e Estratégias Marítimas da Europa e de Portugal*”, Cadernos Navais, n.º 48, abril-junho de 2018, Centro de Estudos Estratégicos da Marinha, in [www.marinha.pt](http://www.marinha.pt);

Armando Marques Guedes, “*Segurança externa*” e “*Segurança interna*”, in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “Enciclopédia de Direito e Segurança”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 411 a 418 e 425 a 431;

Carlos Coelho, “*Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*”, Almedina, Coimbra, 2007;

Carlos Branco, “*Porquê uma Estratégia de Segurança Nacional?*”, Opinião, Jornal Expresso, 11MAI2018;

Duarte Lynce de Faria, “*O Contrato de Volume e o Transporte Marítimo de Mercadorias – Dos granéis aos contentores, do “tramping” às linhas regulares*”, Coleção Teses, Almedina, Coimbra, 2018;

Duarte Lynce de Faria, “*Segurança no mar*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “Enciclopédia de Direito e Segurança”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 433 a 439;

Francisco Proença Garcia, “*Defesa Nacional*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “*Enciclopédia de Direito e Segurança*”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 99 a 101;

GOBIERNO DE ESPAÑA, “*Estrategia de Seguridad Marítima Nacional*”, 2013;

John Gallagher, in “*Freight Wave*” (Revue), 29MAR2019;

Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “*Enciclopédia de Direito e Segurança*”, Almedina, Coimbra, 2015;

Jorge Bacelar Gouveia, “*Direito Constitucional da Segurança*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “*Enciclopédia de Direito e Segurança*”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 131 a 136;

Jorge Bacelar Gouveia, “*Direito da Segurança Cidadania, Soberania e Cosmopolitismo*”, Almedina, Coimbra, 2018;

José Rodrigues Pedra, “*A União Europeia e a Segurança no Mar*”, in CAJARABILLE, V. e outros, “*A Segurança no Mar – uma visão holística*”, Mare Liberum, Aveiro, 2012, pps. 143 a 162;

Lino Santos, “*Cibersegurança*” e “*Segurança da informação*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “*Enciclopédia de Direito e Segurança*”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 63 a 67 e 422 a 425;

Luis António Cuco de Jesus, “*Polemologia da Segurança Marítima – Golfo da Guiné como estudo de caso*”, inédito

Luis Carlos Falcão Escorrega, “*A Segurança e os “Novos” Riscos e Ameaças: Perspetivas Várias*”, Revista Militar, n.º 2491, agosto/setembro 2009 (<https://www.revistamilitar.pt/>);

MINISTRY OF DEFENSE (MOD UK), “*The UK National Strategy for Maritime Security*”, MOD UK, May 2014;

Luis Sousa Pereira, “*A NATO e a Segurança no Mar*” in Cajarabille, V. e outros, “*A Segurança no Mar - uma Visão Holística*”, Mare Liberum, Aveiro, 2012, pps. 129ss;

Nelson Lourenço, “*Segurança interna*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “Enciclopédia de Direito e Segurança”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 431 a 433;

Rafael Maman, “*The Reshaping Cyber Threat Landscape of Operational Technology*”, apresentação in “Conferencia organizada pela PwC, “*Cibersegurança – Os desafios da Tecnologia Operacional (OT)*”, Lisboa, 5 de fevereiro de 2020;

Sofia Santos, “*Defesa preemptiva*” e “*Defesa preventiva*” in Jorge Bacelar Gouveia e Sofia Santos (coordenação), “Enciclopédia de Direito e Segurança”, Almedina, Coimbra, 2015, pps. 102 a 105;

Victor Lopo Cajarabille e outros, “*A Segurança no Mar – uma visão holística*”, Mare Liberum, Aveiro, 2012;

Victor Lopo Cajarabille (coordenação), “*A Segurança nos Portos – uma visão integrada*”, Mare Liberum, Aveiro, 2014;

Victor Lopo Cajarabille, “*Enquadramento Estratégico*”, in Victor Lopo Cajarabille e outros, “*A Segurança no Mar – uma visão holística*”, Mare Liberum, Aveiro, 2012, pps. 21 a 35.