

SEGURANÇA MARÍTIMA COOPERATIVA:

PERSPECTIVAS FACE ÀS NOVAS AMEAÇAS

A. Jorge Pereira Lourenço

Capitão-de-mar-e-guerra

Doutorando em História, Defesa e Relações Internacionais pelo ISCTE / Instituto

Universitário de Lisboa e Academia Militar

email: jorgelourenco52@gmail.com

Resumo: O presente artigo tem como objectivo colocar em evidência a complexidade da eficaz e eficiente operacionalização da segurança marítima nas suas várias dimensões.

Discorre sobre a importância do uso do mar no quadro de uma economia cada vez mais interdependente e global, que assenta na manutenção de uma circulação marítima cada vez mais intensa e através de rotas diversificadas.

Oferece uma reflexão sobre a relevância da segurança marítima conjunta, combinada, cooperativa e multisectorial e multiagência, num esforço que deverá contar com coordenação de iniciativas articuladas com Estados, organizações internacionais e sector privado, tendo presentes as especificidades do mar, e que tem que ter por pano de fundo a necessidade de consolidar uma cultura de segurança que seja verdadeiramente operativa nos espaços marítimos e que carece de consciencialização junto da sociedade civil, como via para o bem estar e desenvolvimento da humanidade.

Palavras-Chave: Segurança Marítima / Protecção Marítima / Protecção portuária / Economia do mar / Segurança / Segurança Colectiva

Abstract: This article aims to emphasize the need of a suitable and efficient operationalization maritime security in his inherent dimensions.

Analyzes the sea use importance within an interdependent and globalized economy, which relies in the maintenance of an increasing maritime circulation through different sea routes.

Offers a reflection concerning the relevance of a joint, combined, cooperative, through different sectors and agencies maritime security, within a coordinated and articulated effort of States, International Organizations and private sector. Having in mind the sea and oceans specific nature, and the need of an operative security culture within the maritime space, based on the participation of the civil society as a guarantee of the mankind development and well being.

Key-Words: Maritime Security / Maritime Safety / Harbor protection / Sea economy / Cooperative Security / Collective Security

1. Introdução

O bem estar da humanidade depende hoje muito do uso sustentado do mar quer como fonte de recursos quer como via de comunicação essencial para colocar em contacto as comunidades que o utilizam, quer para possibilitar um cada vez maior fluxo de pessoas e bens que circulam nos oceanos.

Os riscos e desafios que emergem nos espaços marítimos têm hoje uma natureza complexa, não são facilmente detectáveis nem interpretáveis, e que requerem um grande esforço para levar a cabo iniciativas no quadro da segurança marítima que redundam em processos intrincados, em que se articulam múltiplas entidades. Acresce que o entendimento das realidades vivenciadas nos mares e oceanos não é um exercício fácil. Assim, o que intuitivamente pensamos em terra em matéria de segurança, adquire cambiantes mais complexos quando se trata de operacionalizar medidas desse âmbito aplicadas ao mar, sobretudo porque são tendencialmente multisectoriais e de natureza sistémica.

Com esta análise pretendemos identificar os desafios com que a segurança nos espaços marítimos se confronta nos dias de hoje, reflectir sobre a importância de encontrar soluções cooperativas naquele contexto que redundem em benefícios a escalas nacionais, regionais e globais, tendo presente o valor que representa hoje a segurança para as sociedades, que bastas vezes não têm consciência do seu real alcance, desde logo porque naquele termo radica muito num estado de essência psicológica e subjectiva, sendo certo que em muitos casos a segurança só se valoriza quando existe a possibilidade de se desvanecer ou atenuar, colocando em causa o desenvolvimento e bem estar das comunidades.

2. Importância do uso do mar na actualidade

O valor e potencial do mar são inegáveis e constituem um dos mais ricos patrimónios da humanidade, contribuindo de forma significativa para o progresso das sociedades e para a melhoria de vida das populações em geral. É crescentemente importante para as nações e organizações que têm desenvolvido capacidades para tirarem melhor partido da sua riqueza, quer no presente, quer na óptica do seu uso futuro.

O mar apresenta funcionalidades essenciais que têm evoluído em função dos interesses que suscita aos estados e às organizações internacionais.

Numa acepção clássica, Coutau-Bégarie (2007, p. 21) considera que os oceanos apresentam três funcionalidades principais, designadamente, fonte de riquezas, via de comunicação e meio de projecção de poder¹. A dependência crescente que a maioria das nações tem do mundo marítimo, motiva que modernamente se desenvolvam cada vez mais reflexões em torno da utilidade económica do mar (Grove, 1990) ou maritimização da economia (Vigarié, 1995).

Os países tecnicamente mais desenvolvidos, e cujas classes políticas e elites estão mais conscientes da importância do mar, têm vindo a desenvolver a clusterização da economia marítima².

A importância do mar numa perspectiva sistémica à escala global determinou o desenvolvimento de formulações estratégicas interdisciplinares integrando várias vertentes de utilização do mar e dos seus recursos, de forma equilibrada, eficiente e sustentável³.

Numa abordagem à segurança no mar não se podem ignorar as realidades específicas inerentes aquele meio físico, pelo que de forma sintética passaremos a analisar algumas das principais actividades e utilizações adstritas ao espaço marítimo e litoral, que se constituem como valor agregado nas referidas áreas.

2.1. Fonte de fornecimento de recursos vivos

O mar alberga uma impressionante diversidade biológica, contendo cerca de 80% dos seres vivos do planeta (Matias, 2008).

O factor mais significativo no contexto do abastecimento de recursos vivos e proteína de origem animal é o da pesca, que é uma actividade quase tão antiga como a humanidade. Modernamente a análise deste sector encontra-se agregada à aquacultura⁴.

A pesca é um sector que desempenha um papel primordial na vida das

¹ Os mares e oceanos, porque suscitam conveniências diferenciados que têm influenciado de forma dinâmica os interesses dos actores estatais, configuram-se como fonte estruturante de poder.

² Tratam-se de empreendimentos sistémicos em rede e de valor acrescentado em torno do mar, que de acordo com Matias (2005, p. 11) agregam de forma organizada sectores com fortes relações económicas e tecnológicas e cuja interacção, gera um potencial de inovação, que esses sectores separadamente nunca poderiam ambicionar ter.

³ De que são exemplo a National Strategy for Maritime Security adoptada pelos EUA em Setembro de 2005, e dois anos depois a Cooperative Strategy for 21st Century Seapower. A União Europeia (UE) desenvolveu em Junho de 2006 o Livro Verde para uma futura política marítima: Uma visão europeia para os oceanos e mares, e já em 2011 desenvolveu uma estratégia marítima para a Região Atlântica. A NATO após a promulgação em Novembro de 2010 em Lisboa do novo Conceito Estratégico, desenvolveu e publicou em Março de 2011 a Alliance Maritime Strategy.

⁴ A análise quantitativa e de tendências do sector é desenvolvida pela Organização das nações Unidas para a Agricultura e Alimentação (FAO), que avalia capturas das espécies e consumos de pescado. Em 2008 o sector da aquacultura (, explorações em terra, em águas interiores ou no off shore) representou 46% das capturas (FAO, 2010, p. 3), configurando-se como um dos sectores de produção de proteínas com maior crescimento a nível global.

sociedades, caracterizando-se por grandes diferenças a nível regional, quer em termos do tipo de pesca e aquacultura, quer no que concerne ao consumo das espécies capturadas, emprego de mão-de-obra directamente no sector ou nas indústrias suas associadas, que redundam de opções técnicas, capturas, aprovisionamentos e condicionamentos de mercado muito dispares (Brito, 2000) ⁵.

Não obstante as referidas assimetrias, genericamente a nível mundial o esforço de pescas é superior aos recursos existentes e os stocks estão próximos dos máximos de exploração sustentável (Comissão Estratégica dos Oceanos, 2004), ou, como acontece com cerca de 70% das espécies, assiste-se a uma diminuição acelerada que coloca o risco da respectiva sobrevivência (FAO, 2008; 2010). Este aspecto relaciona-se com a tendência crescente, ao longo das últimas décadas para a depredação de recursos marinhos vivos (Cajarabille, 2008), sendo que 95% destes se localizam na Zona Económica Exclusiva (ZEE)⁶ sob a jurisdição de diferentes estados (Caron, 2007). Contudo verifica-se hoje que estados ribeirinhos menos desenvolvidos não revelam capacidade para gerir aqueles recursos, nem para garantir a sua utilização racional. Por isso outros estados mais aptos demonstram uma crescente vontade para alargar as suas competências nesses espaços (Ribeiro, 2008).

A competição em torno dos recursos haliêuticos é uma realidade do mundo de hoje (SAER, 2009). A escassez do pescado e a prática da sobrepesca, com a consequente diminuição quantitativa e qualitativa de espécies enquadra-se na problemática da segurança alimentar. Especificamente a escassez de recursos piscícolas tem contribuído para o desenvolvimento de disputas estratégicas (Ribeiro, 2008). Esta tendência, terá, muito provavelmente no futuro uma maior expressão, quiçá com muito maior veemência do que já se verificou num passado recente⁷.

1.2. Fonte de recursos minerais e energéticos

Os fundos oceânicos foram desde sempre uma importante fonte de recursos minerais. Actualmente são relevantes sob o ponto de vista económico as exploração de inertes (areia e areão), agregados (areias e cascalhos), estanho, fosforites e minérios preciosos – prata, ouro, platina e diamantes (Correia, 2010),

⁵ Globalmente a pesca proporciona 25% da ingesta proteica de origem animal (FAO, 2008). Para alguns países tem um peso muito significativo na respectiva actividade económica. Na UE este sector emprega, no seu conjunto cerca de 526.000 pessoas (Comissão das Comunidades Europeias, 2006).

⁶ Nos termos do artº 56 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar - CNUDM (Assembleia da Republica, 1997) o estado costeiro detém, nesta zona, direitos de soberania para fins de exploração e gestão de recursos vivos na coluna de água, e, detém jurisdição relativamente à protecção e preservação do meio marinho.

⁷ A este propósito Coutau-Bégarie, op. cit., p. 28, recorda que se registaram as guerras da lagosta entre a França e o Brasil (1963). O mais conhecida destas disputas foi a guerra do bacalhau entre a Inglaterra e a Islândia que ocorreu em 1974.

e também zinco, manganês, crómio, ferro, enxofre (Coutau-Bégarie, 2007) e ainda sulfuretos polimetálicos⁸, e, nódulos polimetálicos com concentrações de óxidos de ferro e manganês, presentes nos solos marinhos, com significativas quantidades de outros elementos metálicos, economicamente importantes, tais como níquel, cobre e cobalto (Matias, 2008). Alguns destes recursos apresentam ainda elevados custos de exploração, requerendo inclusive novas soluções tecnológicas. Contudo o seu potencial económico tem vindo a gerar cada vez maior atenção, e, as expectativas geradas em torno da exploração e comercialização dos nódulos polimetálicos contribuíram em muito para a emergência do conceito de património comum da humanidade consagrado na CNDUM⁹.

O actual modelo de desenvolvimento económico a nível global é fortemente dependente de recursos energéticos, com destaque para os combustíveis fósseis em que assume relevo o petróleo, cuja procura pelos países mais industrializados não para de aumentar, criando renovadas dinâmicas nas relações internacionais, igualmente condicionadas por imperativos de segurança energética, com enfoque na diversificação das fontes de abastecimento do ouro negro.

Uma parte muito significativa da produção de petróleo tem a sua origem no mar¹⁰. Esse aspecto é particularmente significativo se considerarmos que em 2009, 70% das reservas daquele hidrocarboneto por parte do maior consumidor mundial – Os EUA – provinham de explorações no offshore¹¹.

O custo de extracção do petróleo nos oceanos é ainda elevado quando comparado com o proveniente das jazidas em terra, embora tenha vindo a baixar gradualmente com a introdução de novas tecnologias, sendo expectável que os referidos custos continuem a baixar.

A existência de petróleo no fundo do mar, ou a expectativa dele ali existir, tem levantado problemas na definição dos limites das águas de jurisdição nacional ou das plataformas continentais (Correia, 2010).

A possibilidade da apropriação de recursos minerais do fundo do mar, ainda que potenciais, tem sido um dos leitmotivos dos projectos de extensão da plataforma continental por parte de diferentes estados, que corporizam um alargamento das fronteiras marítimas, com outorga de direitos sob os recursos do solo e subsolo marinhos¹².

⁸ Depositados por processos hidrotermais que se desenvolvem nos fundos oceânicos (Dias, op cit., p. 106)

⁹ Comissão Estratégica dos Oceanos, op. cit., p. 201-202.

¹⁰ Em 2006 a extracção de petróleo no offshore representava 35% da produção mundial (Coutau-Bégarie, op. cit., p. 35).

¹¹ Energy Information Administration, 2009, p. 42.

¹² O oceano é, de resto conjuntamente com o espaço exterior do planeta, um dos dois espaços físicos explorados pela humanidade que tem capacidades de expansão e de incremento de exploração económica ao alcance de muitos estados, constituindo-se, em linha com o que já anteriormente referimos, como fonte estrutural de poder, que certamente estará na origem de disputas futuras (Nogueira, 2011, p. 262). Nos termos da CNUDM os estados ribeirinhos detêm soberania na plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento de recursos, que com a outorga pela ONU da extensão desta área se pode estender até às 350 milhas náuticas das linhas de base de delimitação.

Outro dos recursos energéticos existente nos oceanos, que tem conhecido uma crescente extracção é o gás natural (Coutau-Bégarie, op. cit., p.36).

O desenvolvimento das energias renováveis tem tido nos últimos anos um incremento muito significativo no mar e junto à costa, com destaque para as fontes de carácter dinâmico¹³, termodinâmico¹⁴ (Soares, 2008) e eólico no offshore¹⁵.

1.3. Recursos com progressivo potencial e importância para o futuro

Os oceanos e mares encerram características e recursos que se configuram como um importante potencial para o futuro sob várias perspectivas, que se encontram nalguns casos ainda em fase de estudo e avaliação.

Um dos recursos que se perspectiva venha a ter uma enorme importância no futuro como combustível primário, é o dos hidratos de metano (Correia, 2010).

O mar tem proporcionado a exploração de novas oportunidades no campo da biotecnologia e da biomedicina¹⁶ (Soares, 2008). Neste âmbito cabe ainda referir que alguns tipos de algas têm sido objecto de experimentação tendo em vista o incremento da capacidade de fixação do dióxido de carbono (Matias, 2008), potencializado o papel de regulador climático (Santos, 2009), que é já desempenhado pelos oceanos há milhões de anos¹⁷.

1.4. A relevância do transporte marítimo na actualidade

Numa análise deste sector, consideramos ser significativo ter em consideração as diferentes vertentes de uma actividade que é na sua essência sistémica, interdependente, multifactorial, dinâmica e variável, mas que tem na sua base uma característica imutável correlacionada com as características do meio físico onde se desenvolve - o mar - que cobre cerca de 71 % do nosso planeta, traduzido numa superfície marítima que ascende a 130 milhões de milhas marítimas quadradas (Hollis, 2010), sendo a maioria desta área considerada alto mar, e não sujeita à soberania e jurisdição de nenhum estado, mas imperando aí, por força do ordenamento jurídico internacional, o princípio de liberdade de

¹³ Ondas, marés e correntes.

¹⁴ Diferenças de temperaturas, salinidades, pressões e consequente de densidade da coluna de água.

¹⁵ A exploração das energias renováveis reduz a dependência energética dos países que nela investem em relação às energias fósseis, contribuindo para a diminuição das emissões de gases de efeito de estufa (GEE), com benefícios ambientais (Borges et al., 2009).

¹⁶ Especialmente ao nível da extracção de compostos existentes nas algas, peixes, crustáceos, esponjas, ou fungos para fins alimentares, farmacêuticos ou industriais.

¹⁷ Os oceanos desempenham uma dupla função no sistema climático. Absorvem a energia térmica, decorrente da acumulação de GEE, armazenando cerca de mil vezes mais calor que a atmosfera (Archer e Rahmstorf, 2010). Funcionam como sumidouros de dióxido de carbono retirando enormes quantidades de carbono da atmosfera (Yun, 2008). Assim, os oceanos têm um papel fundamental na atenuação das alterações climáticas, que têm vindo a ser identificadas como uma das maiores ameaças ambientais, sociais e económicas, que o planeta e a humanidade enfrentam na actualidade.

navegação¹⁸.

Um outro aspecto relevante, no âmbito do sistema de transporte marítimo global, regional e local, prende-se com realidades dinâmicas de âmbito demográfico, que assume expressão no desenvolvimento da grande concentração dos aglomerados populacionais no litoral¹⁹, onde se fixam igualmente cada vez mais indústrias, centros produtivos, pólos logísticos e metrópoles mais populosas, servidas por inúmeros portos.

Estas realidades têm a sua génese no desenvolvimento do modelo económico de produção e desenvolvimento globalizado, que foi tomando forma desde finais do século XIX²⁰.

1.4.1. Transporte marítimo global

O modelo económico vigente à escala planetária, a que já aludimos, assumiu uma expressão mais significativa desde o início dos anos noventa do século XX (Work, 2008). O sistema de transporte marítimo de cariz global²¹ constitui o fulcro daquele modelo²², que por sua vez se fundamenta numa complexa rede composta por vários elementos, que se articulam numa lógica concorrencial e competitiva, que tem como corolário o paradigma emergente *just in time, just enough*²³, que se traduz numa crescente diversidade, volume e densidade de tráfego marítimo²⁴. De facto nas

¹⁸ No termos da CNUDM o alto mar está aberto a todos os estados, quer costeiros quer sem litoral, sendo a liberdade do alto mar consentânea com outras normas de direito internacional, imperando naquela área, entre outros os princípios de liberdade de navegação, pesca e investigação científica, exercidas por todos os Estados, tendo em conta os interesses de outros Estados no seu exercício da liberdade do alto mar.

¹⁹ Cerca de 80% da população mundial vive a menos de 100 milhas da costa (North Atlantic Military Committee, 2011).

²⁰ Entre o final daquele século e meados da década de sessenta do século XX, a população do globo duplicou, sendo que a tonelagem dos navios quintuplicou (Correia, 2010). Desde a segunda metade do século XX que se verifica uma redução das barreiras e tarifas alfandegárias bem como o livre acesso às cargas em mercado aberto e concorrencial, o que facilitou o desenvolvimento de uma economia globalizada, assente no transporte marítimo (Lopes, 2008).

²¹ Que se desmultiplica em redes intermodais à escala regional e ou nacional (Comissão das Comunidades Europeias, 2007).

²² Trata-se da economia globalizada, em que pontuam grandes empresas transnacionais, que reduzem custos através da segmentação e deslocalização dos seus centros de produção em função da disponibilidade de mão-de-obra mais produtiva, especializada e mais barata, assente numa cadeia logística dependente do livre tráfego por via marítima, que une centros interdependentes de obtenção de matéria prima, centros de produção e que permite colocar os produtos transformados no mercado global (Chanterac, 2007).

²³ A globalização assenta igualmente na circulação da informação e na facilidade de comunicar, também aqui o mar desempenha um papel fundamental já que os cabos submarinos de comunicações transportam cerca de 95% do tráfego do ciberespaço – tanto de voz como de dados – de todo o mundo (North Atlantic Military Committee, 2011).

²⁴ De acordo com os dados publicados pela Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento (United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD) no quinquénio 2006 / 2007 o volume de carga transportada por via marítima cresceu a uma média de cerca de 7% ao ano. Registando em 2010 um valor de 1,276 Mil Milhões de Toneladas de Porte Útil, que foram deslocados em 102.194 navios comerciais (UNCTAD, 2010)

últimas quatro décadas, o comércio marítimo mais do que quadruplicou (Roughead et al., 2007).

Mais de 90% dos bens transaccionados a nível mundial são transportados por via marítima (North Atlantic Council, 2011). A mesma cifra afecta o comércio externo da UE, sendo que neste mesmo espaço 40% do comércio interno é também transportado por mar (Comissão das Comunidades Europeias, 2006).

O sistema de transporte marítimo actual é, de acordo com Botella (2008), maioritariamente responsável por fluxos de bens essenciais como é o caso da energia necessária ao sistema produtivo e às necessidades energéticas das populações (petróleo e seus derivados²⁵, gases liquefeitos, carvão, etc.), bem como pelo transporte de produtos alimentares para suprir necessidades nutricionais das sociedades, e, garantir a produção de outros bens deste tipo (cereais, , alimentos refrigerados e congelados, sementes, rações para a produção de carne e fertilizantes necessários ao sector primário). A necessidade de manter a regularidade destes fluxos tem subjacente a segurança energética e alimentar, indispensáveis ao funcionamento da sociedades actuais²⁶.

A alternância na importância dos centros económico-produtivos e a necessidade de materializar as ligações entre produtores, transformadores e consumidores, vai determinado a variabilidade de algumas rotas marítimas, com reflexo na importância geoestratégica dos espaços marítimos que as contêm. Contudo, e mais uma vez por circunstancialismos físicos inerentes ao nosso planeta, 75% das rotas comerciais marítimas desenvolve-se através de pontos focais - maritime choke points - nevrálgicos (North Atlantic Council, 2011), que se situam maioritariamente nas proximidades das áreas mais instáveis e inseguras do globo²⁷. Ameaças efectivas sobre esses pontos focais podem colocar em causa a segurança da navegação naquelas áreas, acarretando por consequência avultados prejuízos para a economia global.

O sistema de transporte marítimo internacional possui, como se verifica, um carácter dinâmico, diversificado e evolutivo em função da variação dos seus factores constituintes²⁸. Independentemente desta variabilidade verifica-se que a globalização tem acelerado o crescimento do transporte marítimo (Ribeiro et al., 2010) de uma forma consistente.

²⁵ Mais de dois terços do petróleo, que supre as necessidades do planeta, são transportados por via marítima (Roughead et al., 2007).

²⁶ O transporte marítimo caracteriza-se por, comparativamente com os outros meios, ser o mais seguro e o mais barato atendendo ao volume de carga aliado à dimensão do meio de transporte (Ribeiro et al., 2010).

²⁷ Entre os principais pontos focais atravessados pelos navios que transportam petróleo e seus derivados distinguem-se o Canal do Suez, o Canal do Panamá, e os Estreitos de Gibraltar, Bósforo Bab-el-Mandeb, Ormuz e Malaca (Rodrigue, 2004).

²⁸ Um dos sectores que tem registado um incremento muito significativo é o de transporte de passageiros, com destaque para o turismo de cruzeiros, que nos últimos anos e relativamente ao espaço europeu, registou um crescimento anual superior a 10%. Outro sector que regista crescimento na sua actividade é o da náutica de recreio, que tem crescido a cerca de 6% ao ano também na Europa (Comissão das Comunidades Europeias, 2006).

1.4.2. Importância dos portos

A importância crescente do transporte marítimo e os desenvolvimentos económicos da economia globalizada motivaram a explosão da contentorização²⁹, que teve como consequência uma alteração significativa na configuração, superfície e características técnicas dos portos, que lhes permite movimentar grandes volumes de carga, em menos tempo e, tentativamente, a mais baixo custo³⁰.

Por outro lado o incremento do turismo de cruzeiros e consequente aumento do fluxo de passageiros por via marítima, obrigaram igualmente a novas soluções para oferecerem acesso a serviços diversificados de qualidade, por forma a que os portos praticados pelos navios de cruzeiro continuem a ser atractivos³¹.

Os portos são hoje pólos de desenvolvimento muito importantes para as economias dos países onde se situam. Constituem-se como áreas onde passageiros e mercadorias são recepcionados e transferidos do sistema de transporte marítimo para outros meios de transporte e tenham acesso a múltiplos serviços. A evolução dos portos foi marcada pela transposição de interfaces mar/terra tradicionais, para plataformas logísticas que oferecem e disponibilizam um cada vez maior número de serviços (UNESCAP, 2005), e propiciam a fixação de complexos industriais e centros de actividade do sector terciário (Correia, 2010)³².

A crescente procura do transporte marítimo tem tido como consequência a construção de navios de cada vez maior porte, o que motiva que os portos tenham que evoluir tecnologicamente para receber, carregar e descarregar construções navais de grandes dimensões e volume de carga³³, e, receber navios de passageiros com cada vez maior lotação. Neste pressuposto, a afluência aos principais portos de um cada vez maior número de navios de carga e passageiros, faz destas infra-estruturas também pontos focais (RODRIGUE, 2004), colocando,

²⁹ Coutau-Bégarie, op. cit., p. 51.

³⁰ O segmento Portos e Logística representou, a nível mundial, 25 milhares de milhão em 2005 e prevê-se que 2010 esse valor tenha sido da ordem dos 30 milhares de milhão (SAER, 2009, p. 95). Nos portos da UE são hoje movimentadas cerca de 3,5 mil milhões de toneladas, anualmente (Comissão das Comunidades Europeias, 2006).

³¹ Anualmente 350 milhões de passageiros transitam pelos portos marítimos europeus. O volume de negócios directo do sector do turismo marítimo neste continente, atingiu neste continente o valor de 72 mil milhões de euros em 2004 (Comissão das Comunidades Europeias, 2006).

³² Os portos são assim tipicamente centros de transporte combinado (marítimo, ferroviário, rodoviário), e, são igualmente áreas multifuncionais comerciais e industriais, onde os passageiros e as mercadorias estão em trânsito, sendo processados e redistribuídos. Para funcionar adequadamente os portos devem ser integrados na cadeia logística global. Um porto eficiente requer infra-estruturas, super-estruturas e equipamento adequado, boas comunicações e uma equipa de gestão dedicada e qualificada, e, mão-de-obra motivada e treinada (UNCTAD, 2005, p. 137). O sucesso do porto e da logística que lhe está associada, mede-se pelo nível de intensidade e qualidade dos serviços prestados.

³³ Os navios porta-contentores estão já na sexta geração de construção, sendo que os navios de maior porte, têm comprimentos de quase 400 metros, com capacidades de deslocar entre 11.000 e 14.500 Toneladas de Arqueação Bruta (UNESCAP, 2005).

tal como para o caso dos maritime choke points, no topo das preocupações a necessária segurança marítimo-portuária.

1.4.3. Tendências evolutivas da industria portuária e dos transportes marítimos

Do anteriormente exposto depreende-se que a actividade de transporte marítimo e o movimento portuário devem continuar a registar aumentos significativos no que concerne a passageiros e carga.

Relativamente a este sector são de destacar as projecções que apontam para uma duplicação do número de contentores transportados nos próximos anos, estimulado sobretudo pelo crescimento de três macro-regiões mundiais: Europa – Ásia – América do Norte; prevê-se que se mantenham taxas de crescimento da actividade de transporte superiores às taxas de crescimento económico geral³⁴.

O crescimento e renovação da frota de navios deverá prosseguir genericamente, com ênfase nas novas gerações de porta-contentores com capacidade superior a 6.000 Toneladas de Arqueação Bruta, que poucos portos a nível mundial estão preparados para receber³⁵.

A emergência de novos centros económico-produtivos, bem como a abertura das rotas do Ártico, como consequência das alterações climáticas (Coutau-Bégarie, 2007), e o alargamento do Canal do Panamá (UNESCAP, 2007)³⁶, determinarão fluxos renovados de transporte marítimo, com incrementos quantitativos e qualitativos.

Estes factos, considerados conjuntamente com a expansão exponencial das actividades conexas ao sistema de transporte marítimo, à sua cadeia logística, e, à tendência para fixação de indústrias e pólos de serviços nas proximidades dos portos, farão aumentar consideravelmente a pressão sobre a segurança marítima (Comissão das Comunidades Europeias, 2009, p. 7). Assim a exigência de maior segurança no mar e portos tende a aumentar à medida que crescem os interesses económicos ligados à exploração desses espaços³⁷.

O necessário reforço de medidas de segurança implica consequências de natureza económica, que têm que ser equacionadas e avaliadas, em dois planos distintos:

- Por um lado, no agravamento dos custos de exploração de navios e portos, com eventuais repercussões nas actividades empresariais, tendo em

³⁴ Mesmo num quadro de desaceleração económica no ocidente, a China prosseguirá a busca constante de matérias primas, que serão para lá transportadas, tendo igualmente necessidade de escoar manufacturas e ter acesso ao mercado global (Dousson, 2007). Por outro lado haverá uma tendência para a crescente maritimização da economia no quadro da globalização, que evoluirá no sentido mais favorável daquele sistema, havendo necessidade de fácil acesso às matérias primas e aos mercados emergentes, que se traduz numa circulação de produtos e mercadorias (Vigarié, op. cit., p. 39).

³⁵ Comissão Estratégica dos Oceanos, op. cit., p. 113.

³⁶ Prevista para 2014.

³⁷ Lopes, op. cit., p. 43.

atenção as condições gerais em que os mercados funcionam.

- Por outro lado, um global desagravamento dos custos para a comunidade marítima resultante de poupanças, que se podem conseguir mitigando os riscos e as ameaças que poderão ocorrer no mar e no litoral³⁸, o que só se pode alcançar com um esforço continuado e sistematizado de desenvolvimento da segurança da actividade marítima a nível mundial.

2. Ameaças e Riscos no Mar e no Litoral

O mar e os seus recursos, o litoral, o sistema de transporte marítimo e a economia que lhe está agregada podem hoje ser associadas a finalidades ilegais, riscos e ameaças, tirando partido das especificidades próprias dos mares e oceanos³⁹.

Os estados costeiros estão expostos a uma multiplicidade de ameaças e riscos emergentes, que tiram partido do mar, podendo muitas delas desenvolver-se de forma encoberta e insidiosa, sendo assim de difícil detecção, mas carecendo de novas respostas por parte dos Estados ou regiões onde têm lugar, sob pena de produzirem efeitos altamente prejudiciais às economias nacionais, regionais e ou global.

Estão neste caso sobretudo actividades criminosas de depredação de recursos vivos (frequentemente os haliêuticos) ou não vivos (sobretudo minerais), tráficos ilícitos (de pessoas, estupefacientes, armamento ligeiro ou de destruição maciça, ou outros), imigração clandestina e crimes ambientais. Estas actividades deliberadamente dissimuladas podem não interferir com a circulação marítima, mas o seu combate exige mobilização de meios e recursos na maioria dos casos multisectoriais (Cajabille, 2008).

Outras ameaças podem assumir formas mais explícitas e influir na circulação marítima, constituindo-se inclusive como um perigo para a navegação. Estão neste caso actividades como a pirataria⁴⁰, assalto à mão armada contra navios⁴¹,

³⁸ Comissão Estratégica dos Oceanos, op. cit., p. 112.

³⁹ A vastidão oceânica, a que já se fez referencia, associada às múltiplas alternativas de circuitos de navegação que aquela propicia, torna inviável o seu controlo total por parte dos estados (Diogo, 2004). Nesta acepção o mar apresenta duas faces geopolíticas em função da relação que os estados com ele estabelecem: porta aberta para o mundo, e ou flanco desprotegido de onde podem vir ameaças (Nogueira, 2011, p. 261). Assim, considerando que todos os dias, e a qualquer hora existem milhares de navios no mar e a demandar portos, tendo presente a indetectabilidade de determinados fenómenos que se desenvolvem no mar, bem como a existência de um quadro jurídico inerente aos espaços marítimos, algo permissivo, estamos perante um conjunto de vulnerabilidades que propiciam o desenvolvimento de actividades ilícitas e ou criminosas em torno da actividade marítima.

⁴⁰ Ilícito praticado no alto mar, definido no art. 101º da CNUDM, e que tem, geralmente como móbil o lucro privado decorrente da captura de navios, carga e toma de reféns (que poderá render resgates de elevado custo).

⁴¹ Actividade criminosa cometida no mar territorial, nas águas arquipelágicas, nos portos ou nas águas interiores e definido pela International Maritime Organization (2002).

terrorismo marítimo⁴² e actos dolosos de poluição marítima.

Todas estas ameaças e actos ilícitos, são muitas vezes desenvolvidas por redes transnacionais de criminalidade organizada e particularmente violenta⁴³, que exploram vulnerabilidades decorrentes da fragmentação dos regimes legais aplicáveis ao mar, e ou vazios de poder dos espaços marítimos menos sujeitos a vigilância. Torna-se essencial impedir este tipo de acções contra navios ou infra-estruturas que asseguram o modo de vida das sociedades modernas⁴⁴. Alguns destes ilícitos graves têm persistido nos espaços marítimos durante décadas, outros são relativamente novos e emergiram tirando partido da vigente multiplicação dos sistemas de informação e comunicações com cobertura mundial, do comercio livre, na evolução do sistema internacional e nas consequentes alterações ao ambiente de segurança e defesa à escala planetária, factores que foram propiciados pelo imperante paradigma da globalização (Richter, 2006).

O desenvolvimento destes actos criminosos nos espaços marítimos de determinadas regiões em escalas significativas, é facilitado pela ocorrência ou persistência de vulnerabilidades decorrentes do insuficiente exercício de autoridade e soberania dos estados no mar⁴⁵; de dificuldades económicas e financeiras de muitos estados costeiros (cujas populações podem ser atraídas para actos ilícitos); fraca governação e ou deficit de aplicação da justiça que favoreça a corrupção de alto nível ou fugas de informação (Silva, 2011).

Se não se mitigarem ou neutralizarem os riscos e ameaças associados à criminalidade no mar, a partir do mar e no litoral, a prática de ilícitos pode assumir proporções muito mais gravosas.

⁴² Este ilícito criminal carece de uma tipificação jurídica, embora a Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima, que entrou em vigor em 1992 se refira a este tipo de actos, que são definido por Chalk (2008, p. 3) como a execução de actividades ou actos terroristas que tenham lugar no ambiente marítimo, fazendo uso ou tendo como alvo navios ou plataformas no mar, ou em portos, ou contra um passageiro ou trabalhador, contra instalações costeiras ou áreas ou populações portuárias. Este acto criminoso particularmente violento, visa geralmente a disrupção política e social.

⁴³ As vultuosas verbas geradas pelo comercio ilegal, pelos roubos perpetrados nos espaços marítimos, ou pelo tráfico de drogas no mar, ou ainda pelos elevados resgates pagos pelos reféns vítimas da pirataria (as estimativas dos custos associados à pirataria ascendem a valores entre os 7 e 12 mil milhões de dólares por ano – Ministry of Defense, 2011), são branqueadas no sistema financeiro internacional e utilizadas pelos grupos criminosos para subornar governantes e fomentar actividades ilegais, onde se incluem o tráfico de armas e acções terroristas que destabilizam vastas regiões e facilitam as actividades clandestinas (Cajarabille, op. cit., p. 58).

⁴⁴ Estes actos criminosos têm tido particular significado nos mares arábicos, e ou no oceano Índico, mas também no Mediterrâneo, onde entre 1985 e 2008 ocorreram acções de terrorismo marítimo (que tiveram como alvos entre outros o Achille Lauro, o USS Cole, Limburg, Super Ferry 14, e, mesmo os atentados terroristas em Mumbai foram lançados a partir do mar). Estas ameaças estão igualmente presentes nas áreas de interesse estratégico de Portugal (Correia, op. cit., p. 360).

⁴⁵ Que se pode caracterizar por falta de capacidades para desenvolver medidas de vigilância marítima, costeira e de protecção portuária. A não consecução destas acções de exercício da autoridade pode facilitar, inicialmente, a concretização de actos de pequena criminalidade, que não sendo reprimidos e objecto de acção coerciva, podem permitir conjuntamente com outros factores a catalisação de ilícitos criminais mais violentos e em maior escala.

Não é difícil presumir, até porque já ocorreram incidentes deste tipo, que por motivações ideológicas, por pobreza ou por simples criminalidade um qualquer grupo possa perpetrar um acto terrorista, que consiga bloquear ou inviabilizar a circulação em vias marítimas críticas, ou portos importantes (choke points), ou produzir destruições de larga escala nas imediações de terminais portuários (Daly, 2008). Acções desta natureza podem afectar os interesses dos estados, provocar rupturas no sistema global marítimo e na economia globalizada dele dependente, com consequências que podem ser muito onerosas, e, ter impactos muito negativos na comunidade internacional e no funcionamento da sociedade dos nossos dias.

3. Importância da segurança marítima no mundo actual

Tendo em consideração as funcionalidades que o mar proporciona aos Estados, e ponderados os riscos, ameaças e desafios que pendem sobre os espaços marítimos, julgamos ser evidente que a segurança marítima é um desígnio que as nações e as organizações internacionais têm que prosseguir, uma vez que quer o acesso e aproveitamento de recursos do mar, quer o comércio, a indústria e a economia mundial, num mundo cada vez mais globalizado e descentralizado, dependem do desenvolvimento de actividades de profissionais nos espaços marítimos, e são influenciados pela segurança da navegação e pela liberdade de circulação proporcionada pelas vias de comunicação oceânicas, o que confere a mobilidade e interligação entre produtores, transformadores e consumidores. Esta realidade releva a importância da defesa das linhas de comunicação marítimas (Sacchetti, 2001), que ao serem protegidas configuram um importante papel no âmbito da segurança comum, à escala global (Tangredi, 2002), uma vez que o livre uso do mar conduz à riqueza em tempo de paz (Carvalho, 1998, 283).

Por outro lado os marítimos também estão sujeitos a riscos decorrentes de ameaças de intempéries ou catástrofes naturais motivando danos, acidentes, desastres ambientais e naufrágios, que bastas vezes têm como resultado perdas de vidas, e ou avultados prejuízos ou impactos nos ecossistemas, pelo que é igualmente imperioso acautelar a assistência humanitária, a salvaguarda da vida humana no mar e a capacidade para fazer face a crises de natureza ambiental.

É pois entendível que os países desenvolvidos invistam meios, recursos e desenvolvam capacidades no sentido de incrementar a segurança e defesa dos espaços marítimos, e que se preocupem com a falta de lei e ordem nos oceanos.

3.1. Segurança no mar, desenvolvimento e interdependência

Quando consideramos a segurança no contexto do mar, depreende-se do que referimos anteriormente que, temos que ter presente o seu carácter multidimensional. Segurança face às ameaças de acções criminosas contra a

segurança das pessoas, bens e recursos, segurança ambiental e da navegação face a acidentes de origem humana ou decorrentes de catástrofes naturais (Cunha, 2010).

Para uma melhor precisão destas dimensões da segurança marítima, é vantajoso considerar as designações em língua inglesa, que as separa em *maritime security*⁴⁶ e *maritime safety*⁴⁷, que agregam um conjunto de operações, tarefas e preocupações diferenciadas.

Verifica-se assim que para preservar o valor intrínseco dos oceanos os estados não podem deixar de exercer a sua soberania no mar, devendo esta constituir-se como uma das principais preocupações e obrigações dos estados ribeirinhos, quer na perspectiva do seu desenvolvimento quer na interdependente perspectiva da segurança. De resto, como se pode depreender do que até aqui foi dito, na actualidade o mar é por excelência um espaço onde o nexo segurança e desenvolvimento faz sentido⁴⁸.

Nesse sentido o exercício da soberania do estado no mar deve pautar-se pelo desenvolvimento e ou manutenção de capacidades, que lhe permitam desenvolver a prevenção e intervenção face a ameaças nos espaços marítimos sobre a sua jurisdição, no quadro de operações de segurança marítima⁴⁹ (Grove, 1990).

Atendendo a que os países ribeirinhos não estão isolados, e considerando que a interdependência entre segurança e desenvolvimento faz sobretudo sentido

⁴⁶ A actividade *maritime security* é geralmente traduzida para português por protecção marítima, engloba a protecção face a ameaças e riscos internacionais, inserindo-se no contexto da integridade de pessoas e bens no mar ou instalações portuárias. Envolve acções de prevenção, detecção e combate contra pirataria, assaltos à mão armada contra navios, terrorismo marítimo, actos dolosos de poluição marítima; actividades criminosas de depredação de recursos do mar e combate aos tráficos ilícitos, imigração clandestina e crimes ambientais.

⁴⁷ A *maritime safety* compreende entre outros aspectos a segurança da navegação (*safety of navigation*), a busca e salvamento (*search and rescue* - SAR) no âmbito da Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, que outorga aos estados ratificantes a responsabilidade pela operação de um sistema de busca e salvamento, na respectiva área de responsabilidade SAR - esta dimensão é geralmente expressa em português pela expressão Segurança Marítima.

⁴⁸ Se nos alongarmos sobre este paradigma, parece-nos no entanto pertinente realçar que, em função da evolução e diversificação que a ideia de segurança adquiriu no últimos anos (a que aludiremos de forma breve mais adiante) assistiu-se a que aquele estado ou processo que visa a protecção (que está na base do conceito operativo de segurança), deixou de ser da exclusiva preocupação do Estado e das Organizações de Segurança Colectiva, passou a se a ser uma preocupação global e condição essencial ao desenvolvimento que por sua vez passou a ser considerado como indissociável da segurança, que assim se constitui como pré-condição daquele factor e garante da paz. Essa visão foi expressa por Ban Ki-moon, Secretário Geral das Nações Unidas em Relatório de 23 de Janeiro de 2008 apresentado ao Conselho de Segurança sobre o apoio daquela organização à reforma do sector de segurança, como garante da paz e desenvolvimento (United Nations, 2008). Sem segurança nos espaços marítimos não se podem tirar vantagens do uso económico do mar que facilita o desenvolvimento à escala global. E o desenvolvimento gerado por essa via tem que se constituir como a primeira linha de defesa de um sistema de segurança assente na capacidade dos estados e das organizações internacionais de fazerem face aos riscos e ameaças no mar e litoral.

⁴⁹ A expressão segurança marítima está aqui empregue em sentido lato, envolvendo as dimensões *maritime security* (protecção marítima) e *maritime safety* (segurança marítima - em sentido estrito - segurança da navegação e busca e salvamento).

quando aplicada ao uso do mar, é extremamente relevante considerar o esforço desenvolvido pelos estados para mitigar ameaças e acidentes nos oceanos.

3.2. Considerações sobre segurança cooperativa

Numa ordem internacional dominada pela interdependência e imprevisibilidade, as preocupações em torno da segurança, defesa e desenvolvimento não deixam de preocupar as sociedades e os estados confrontados com a necessidade de conservarem a sua integridade nos domínios da economia, soberania e identidade cultural.

As vulnerabilidades das sociedades, dos estados e das organizações internacionais em relação à segurança têm, sido patentes recorrentemente, sobretudo desde o final da Guerra Fria⁵⁰, de tal forma que hoje nenhum estado poderá presumir que detém só por si todas as capacidades para garantir a sua segurança⁵¹.

A tipologia e as características das ameaças diversificaram-se radicalmente em relação às suas congéneres da era bipolar, a uma escala tal que motivaram alterações de paradigmas, conceitos e objectivos relativamente à segurança, que deixou de ser uma preocupação exclusiva dos estados, passando a ser uma preocupação global. Neste pressuposto a globalização desterritorializou a segurança (Fernandes, 2004), fazendo com que os objectivos e os interesses de segurança se alargassem muito para além das fronteiras tradicionais e geográficas dos estados ou da área de responsabilidade das organizações internacionais⁵².

A inclusão no quadro global das ameaças de intervenientes transnacionais, que são factores enformadores da segurança global, obrigaram a repensar a segurança e a defesa sob a óptica da cooperação internacional. Nesse sentido a

50 Na era bipolar o eixo fulcral do sistema internacional era dominado pelas duas alianças militares e os estados que perspectivavam a dinâmica dos seus interesses sem dificuldades de maior desde que, certificassem a respectiva segurança e defesa, consistente com os princípios da escola realista das relações internacionais. A defesa e segurança no mar materializava-se genericamente na contenção, vigilância dos flancos marítimos do bloco ocidental, e das principais linhas de comunicações marítimas, e, na dissuasão pelas plataformas submarinas lançadoras de Mísseis Balísticos (Smith-Windsor, 2009). Nesse sentido os oceanos e os fluxos marítimos estavam sujeitos a um controlo que se verificou eficaz.

51 Finda a era bipolar a ideia de segurança, que em sentido amplo diz respeito ao normal funcionamento de uma sociedade e que se alcança através da defesa, enquanto praxis de acção (Nogueira, 2005), viu a sua ambiguidade exponenciada, foi objecto de amplos debates académicos, passando a ser afectada por uma assinalável polimorfia de concepções (Fernandes, 2004), pese embora, no limite, continue a constituir-se como um dos grandes fins últimos da política (Couto, 1980, p. 11), que deve permitir a estabilidade e a base de confiança necessária para alcançar os objectivos almejados.

52 A fronteira de segurança e defesa tem um carácter mutante e flutuante decorrendo das responsabilidades internacionais naquele âmbito (Nogueira, 2005). Relativamente a Portugal o Conceito Estratégico de Defesa Nacional, considera o Espaço Estratégico de Interesse Nacional Conjuntural, que se estende muito além das fronteiras políticas de soberania ou jurisdição nacional, e que compreende entre outros, o espaço euro-atlântico (onde se inclui o Atlântico em geral e o Mediterrâneo).

relevância dos Estados passou a depender da sua capacidade e disponibilidade para contribuir activamente para a manutenção de paz e da segurança internacionais e, em especial, para a eficácia da acção multilateral no referido âmbito⁵³. Os países e as organizações internacionais estão assim convocados para contribuírem para a segurança global, entendida como partilhada e alcançada pela cooperação, cabendo-lhe a identificação da taxa de esforço que podem assumir nesse desígnio, determinando as suas obrigações, para conseguir um nível de segurança aceitável, no exercício de decisão estratégica que deverá ter em linha de conta a redução das suas vulnerabilidades, o proveito dos seus factores intrínsecos e das capacidades ao seu alcance.

3.3. Operacionalização da segurança marítima

A segurança no mar constitui um subsistema da segurança nacional, com implicações e envolvimento de várias entidades à escala regional e global, determinada por especificidades próprias inerentes ao meio e à natureza das operações que envolvem a segurança marítima nas dimensões que a compõem. Contudo as referidas dimensões não são estanques, sendo mais razoável encará-las sob a óptica da justaposição⁵⁴.

As acções de segurança marítima envolvem no seu conjunto, um vasto leque de tarefas que enquadram o trânsito de pessoas, navios e mercadorias que cruzam os mares e praticam portos, onde se tem que promover igualmente as adequadas medidas de controlo e segurança. Como a área onde essas acções se desenvolvem é vastíssima, é impossível que qualquer nação ou organização supranacional sejam capazes de, per se garantir a lei e a ordem no mar (Ribeiro et al., p. 66), com eficácia, verificando-se assim ser indispensável a cooperação internacional, naquele âmbito, especialmente em áreas onde se verificam insuficiências de meios e capacidades adstritos à segurança marítima.

A sua operacionalização é hoje desenvolvida de forma conjunta, combinada e cooperativa ou multi-agência, de facto para além de autoridades marítimas, meios das Marinhas, Guardas Costeiras ou Serviços e Forças de Segurança,

⁵³ Este aspecto é enfatizado no conceito estratégico da NATO, aprovado em Lisboa (North Atlantic Treaty Organization, 2010), afirmando a determinação da Aliança para a melhoria da segurança internacional, entre outras através da promoção de parcerias com os países e organizações que sejam relevantes no referido âmbito.

⁵⁴ As medidas para prevenir acidentes/incidentes provocados por problemas técnicos, por causas naturais ou sem interferência humana propositada, inserem-se no conceito de segurança (segurança da navegação), ao passo que, as que se destinam a proteger pessoas e bens (transporte marítimo, portos e instalações portuárias) contra actos ilícitos intencionais, integram o conceito de protecção. Contudo, os que procuram tirar vantagem das ameaças difusas (do crime organizado ao terrorismo internacional) utilizam muitas vezes navios, que por si só, podem constituir verdadeiras ameaças ambientais previamente orientadas para os seus objectivos (Lopes, 2008). Este facto dificulta o estabelecimento de uma fronteira bem demarcada na avaliação dos dois tipos de ameaça. Essa avaliação de per si já está eivada de complexidade se atendermos ao carácter de imprevisibilidade das acções e dos meios empregues para desenvolver os ilícitos.

porque em concreto o seu âmbito, para além de regional e global, é como já referimos, transversal a diversos sectores de actividade a nível nacional, há um vasto conjunto de outras organizações internacionais, regionais e locais que directa e ou indirectamente concorrem para aquele desiderato⁵⁵.

Um sistema de segurança marítima que pretenda ser operacionalmente eficaz e eficiente na perspectiva multidimensional, carece de múltiplas funcionalidades e capacidades desenvolvidas de forma articulada e coordenada nacional e internacionalmente, de entre as quais salientamos:

- Monitorização das condições ambientais no espaço marítimo⁵⁶;
- Disponibilidade de informações relativas ao tráfego marítimo⁵⁷;
- Informações relativas aos marítimos (tripulações de navios) directamente envolvidos no transporte internacional de bens e passageiros;
- Informações relativas aos navios⁵⁸;
- Natureza, características e tipologia das cargas e produtos transportados pelos navios;
- Capacidade para exercer vigilância, policiamento e presença naval nos quadros da jurisdição dos espaços marítimos e no quadro do exercício da soberania⁵⁹;

⁵⁵ A interacção multi-agência e cooperativa possibilita o desenvolvimento de operações de maritime security e maritime safety, à escala nacional, regional e global. Para tal é fundamental o desenvolvimento de coordenações entre outras da Organização Marítima Internacional (IMO, que integra 170 estados membros e tem tido um papel de grande relevo com a aprovação de várias convenções e protocolos nas duas vertentes da segurança marítima), da Organização Mundial Aduaneira (WCO), a Organização Internacional do Trabalho (ILO), a NATO, a UE (a segurança marítima integra-se na Política de Defesa e de Segurança Comum e articula-se com várias agências especializadas e iniciativas, entre elas EMSA – Agência Europeia de Segurança Marítima, com sede em Lisboa; Agência Espacial Europeia – ESA; Agência Europeia de Defesa –EDA; Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros da União Europeia -FRONTEX) e os Organismos, Serviços e Forças de Segurança e ramos das Forças Armadas que a nível nacional concorrem para a segurança no espaço marítimo de soberania ou jurisdição, portos e infra-estruturas portuárias.

⁵⁶ Nas várias dimensões que o compõem enquanto espaço físico, e sua envolvente, englobando a superfície, sub-superfície, as áreas terrestre e aéreas adjacentes.

⁵⁷ Através de sistemas de identificação e acompanhamento de navios a longa distancia (Long Range Identification and Tracking), que permite um conhecimento global do panorama de superfície relativo a navios com mais de 300 toneladas em todos os oceanos do globo, e, sistemas de controlo de tráfego marítimo – VTS (Vessel Traffic Service), que permitem a identificação, o controlo, o seguimento e a comunicação de informações relativas aos navios.

⁵⁸ Com relevância no quadro da implementação de medidas de protecção física previstas no Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS), e nas responsabilidades no âmbito da aplicação da CNUDM relativas a responsabilidades internacionalmente adoptadas através do controlo pelo Estado de bandeira (Flag State Control), controlo pelo Estado de porto (Port State Control) e controlo pelo Estado costeiro (Coastal State Control), de forma a identificar, prevenir e minimizar as grandes fontes de risco inerentes ao transporte marítimo.

⁵⁹ Que implica a presença de meios navais no mar com capacidade de dissuasão e de intervenção, visando o cumprimento das regras de regulação do tráfego marítimo, monitorização e controlo da poluição, preservação dos recursos marinhos e investigação científica do mar, que se constituem como acções de apoio ao desenvolvimento económico do mar.

- Capacidade de desenvolver operações de salvamento para assistir pessoas, navios e embarcações em perigo no mar⁶⁰;
- Capacidade para exercer o controlo e vigilância das operações portuárias, de controlo de pessoas e bens nos portos e segurança das instalações portuárias.

Para que os esforços e diligências de segurança marítima tenham uma escala mais alargada e se repercutam no uso e protecção do mar na perspectiva da salvaguarda da economia globalizada têm que ter uma articulação com as iniciativas de defesa colectiva e expedicionária, travejadas nas leis internacionais e com a participação das organizações que prosseguem a segurança e defesa – ONU, NATO, OSCE e UE⁶¹ - essencialmente para fazer face aos riscos, ameaças e criminalidade de carácter internacional ou transnacional, a que já nos referimos, e ainda no esforço de ajuda humanitária internacional no mar e através do mar. Neste particular a NATO continua a ter um papel de destaque principalmente pelo conhecimento adquirido em operações navais multinacionais e capacidades de comando e controlo, e, no desenvolvimento, implementação, operacionalização, treino e melhoria contínua de conceitos como Maritime Situational Awareness (MSA)⁶² e Maritime Security Operations (MSO)⁶³, que possibilitam o desenvolvimento integrado e eficiente de operações navais da Aliança, muitas vezes em parceria ou colaboração com outras organizações, e ou países não membros que manifestem disponibilidade para integrarem essas iniciativas⁶⁴.

Para a consecução das actividades de segurança marítima no seu conjunto, de uma forma sustentada, é fundamental garantir a sua potencialização, através de várias iniciativas e esforços, que passam por:

⁶⁰ Baseado nas responsabilidades de Busca e Salvamento (Search and Rescue – SAR) e salvaguarda da vida humana no mar, vertidas em diversas convenções internacionais, que envolve responsabilidades para os estados de disporem de Centros de Coordenação de Operações de Socorro (Maritime Rescue Coordination Centre – MRCC – existe um em Lisboa) que coordenam e exercem o Comando e Controlo das operações de salvamento envolvendo meios navais, aéreos e serviços de socorros marítimos, e articulados igualmente com o Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima (Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS).

⁶¹ Que desenvolve importantes operações navais como são o caso das levadas a cabo no quadro da EUROMARFOR (em muitos casos em colaboração com a FRONTEX), com destaque para o Mediterrâneo (articulando esforços também com marinhas do Magrebe) e para a operação ATALANTA de prevenção e combate à pirataria ao largo da Somália.

⁶² Constitui-se como uma iniciativa que corporiza uma gestão multisistema que visa obter e exponenciar e integrar informações de várias origens, fundamentais ao conhecimento do panorama de superfície que permite o desenvolvimento de operações de segurança marítima nos âmbitos maritime security e maritime safety.

⁶³ Objecto de precisão conceptual e doutrinária, enquadrada no Conceito Estratégico de Lisboa (NATO, 2010) e vertida em documentação estruturante (North Atlantic Council, 2011; North Atlantic Military Committee, 2011).

⁶⁴ Como por exemplo no controlo da imigração ilegal no mar no entorno europeu com a colaboração da FRONTEX, ou no combate ao tráfico de estupefacientes por via marítima em colaboração com a EUROPOL e INTERPOL.

- Conhecimento científico do mar, possibilitando entre outras, as medidas de preservação dos ecossistemas dos espaços marinhos, e de redução dos impactos resultantes das alterações climáticas (medidas de mitigação e de adaptação);
- Operacionalização de uma visão focalizada em torno de uma cultura de segurança marítima, e a noção da seu alcance e real valia no quadro geral de segurança nas escalas nacional⁶⁵, regional e global;
- Desenvolvimento de uma verdadeira consciência das importância dos assuntos do mar e da dependência das nações do uso sustentado dos espaços marítimos, que se traduz em bem estar e progresso, e, que continuará a ter um incontornável papel no futuro da humanidade.

4. Conclusões

A análise atrás desenvolvida permite-nos concluir que o quadro geral de segurança marítima sofreu grandes transformações nos últimos trinta anos. O seu desenvolvimento está intimamente ligada à tipologia diversificada e complexa das ameaças e riscos que hoje pende sobre as áreas de soberania e jurisdição marítima dos estados, com repercussões a escalas transnacionais, regionais e globais.

Os vários tipos de ilícitos criminais que tiram partido das especificidades próprias do mar, e o impacto dos acidentes marítimos com origem humana ou natural, colocam em evidência insuficiências que apenas podem ser mitigadas com recurso à cooperação internacional de carácter multilateral, assente na partilha de princípios e visões comuns dos desafios de segurança, informação, meios, tecnologia, e outros, que conjugados se traduzam numa segurança acrescida, e maior em valor absoluto da que seria possível conseguir com a participação do estado por si só.

⁶⁵ Numa apreciação breve sobre o caso nacional, há que realçar que Portugal possui soberania ou jurisdição sobre uma extensíssima área marítima de que se destaca uma ZEE que representa uma superfície equivalente a 18 vezes o tamanho da sua zona emersa; que apresentou a candidatura à extensão da Plataforma Continental, que quando aprovada, representará um aumento da soberania nacional sob o solo e sub-solo do mar em quase 39 vezes o território português e a mais de 82% da área terrestre do conjunto dos 27 países da UE (Correia, 2010); o país assumiu o compromisso, acordado internacionalmente, de assegurar um serviço SAR numa área de responsabilidade a que representa cerca de 63 vezes a sua superfície (Ribeiro, Silva, Palma e Monteiro, 2010, p. 53), e que faz fronteira com áreas congêneres dos EUA e do Senegal (na qual se encontra incluída a área SAR de Cabo Verde). Acresce que participam no esforço de segurança marítima portuguesa organismos e entidades como Forças e Serviços de Segurança (PSP, GNR, PJ SEF, SIS ASAE, Autoridade Nacional de Protecção Civil), Marinha, Força Aérea, Autoridade Marítima Nacional, Administrações Portuárias, Direcção Geral das Alfandegas, Autoridade Nacional de Saúde. Portugal participa em iniciativas de segurança marítima no quadro regional e global, integrando missões multinacionais sob a égide da ONU, NATO e UE.

O vigente modelo de economia globalizada depende de uma eficaz e eficiente segurança marítima assenta numa operacionalização da segurança marítima conjunta, combinada, cooperativa, multinível. que faça uso de instrumentos de soft e hard power, credíveis, equilibrados, coordenados e sustentáveis.

O alcance e eficácia da segurança marítima depende do envolvimento dos Estados e das organizações internacionais, envolvendo os sectores público, privado e sociedade civil caldeados numa cultura de segurança de largo espectro, que tenha como referencial a importância do uso do mar para a humanidade.

5. Referências Bibliográficas

- ARCHER, David, RAHMSTORF, Stefan. *The Climate Crisis; An Introductory Guide to Climate Change*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA. Resolução da Assembleia da República nº 60-B/97, Aprova para ratificação, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1997, [em linha] disponível em: http://www.mdn.gov.pt/NR/rdonlyres/ADE9B30F-02F0-49EE-A90E-5605CE5B2858/0/CNUDM_DL_293_14101997.pdf.
- BOTELLA, José. Seguridad Marítima: Tendencias y Retos. In Ministerio de Defensa, Cuadernos de Estrategia, Abril 2008, nº 140, [em linha], disponível em: <http://www.ieee.es/publicaciones/cuadernos-estrategia/cuadernos/cuaderno-140.html>.
- BORGES, Maria, CABRAL, Henrique, ANDRADE, Francisco. Oceano. In Henrique PEREIRA et al., *Ecosistemas e bem-estar humano; Avaliação para Portugal do Millennium Ecosystem Assessment*, Lisboa: Escolar Editora, 2009, p. 437-461.
- BRITO, Raquel. O Atlântico, um oceano entre três mundos: Uma visão de geógrafa. [em linha], 2000, disponível em: http://www2.dao.ua.pt/brasilportugal2000/pdf/ATLANTIC_RBrito_Com%20.pdf
- CAJARABILLE, Vítor. Conceito de Segurança; Aplicação ao Mar. Cadernos Navais. 2008, nº 24, Janeiro-Março, Lisboa: Edições Culturais de Marinha, pp. 55-65.
- CARON, François. Peut-on encore parler de maîtrise de la mer. *Strategie*, 2007, nº 89/90, Paris: Économica, pp. 136-149.
- CARVALHO, Virgílio de. Os oceanos, as marinhas e a soberania. *Anais do Clube Militar Naval*, 1998, Vol. CXXVIII, Lisboa, p. 269-285.
- CHALK, Peter. *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. [em linha], 2008, disponível em: http://www.rand.org/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf.
- CHANTERAC, Audouin. Puissance Maritime et Économie, *Bulletin D'Études de la Marine*, [em linha], nº 36, Janvier 2007, disponível em: http://www.fbls.org/pages/FR/colloquium/documents/BEM_n_36.web.pdf.

- COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. Livro Azul para a Política Marítima Integrada da União Europeia. [em linha], 2007, disponível em: http://www.emam.com.pt/index.php?Itemid=119&id=54&option=com_content&task=view.
- COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. Livro Verde para uma Futura Política Marítima da União: Uma Visão Europeia para os Oceanos e Mares. [em linha], 2006, disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0275B:FIN:PT:PDF>.
- COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS. Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos. Parte I, [em linha], 2004, disponível em: <http://www.cienciaviva.pt/img/upload/RelatórioCEO.pdf>.
- CORREIA, Dias. O Mar no Século XXI; Contributo para uma Análise Estratégica aos Desafios Marítimos Nacionais. Aveiro: Fundação para o Estudo e Desenvolvimento da Região de Aveiro, 2010.
- COUTAU-BEGARIE, Hervé. L' Océan Globalisé : Géopolitique des mers au XXIème Siècle. Paris: Economica, 2007.
- COUTO, Cabral.. Defesa Nacional: Alguns problemas conceptuais. Nação e Defesa, 1980, nº 16, Lisboa: Instituto de Defesa Nacional, p.11-19.
- CUNHA, Pitta e. A Dimensão Marítima da Segurança. [em linha], 2010, disponível em: http://www.segurancaedefesa.org/conteudo/congresso/ICNSD_4_SESSAO_PLENARIA_texto_pdf_tiago_pitta_cunha.pdf.
- DALY, John. Terrorism and Piracy: The Dual Threat to Maritime Shipping. Global Terrorism Analysis [em linha], August 2008, Volume 6, Issue 16, disponível em: <http://www.jamestown.org>.
- DIOGO, Luís. Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos do Estado. Nação e Defesa. Verão 2004, nº 108, 2ª Serie, Lisboa: Instituto de Defesa Nacional, p. 85-138.
- DOUSSON, Éric. Le Nouveau Système Océanique Mondial. Strategique, 2007, nº 89/90, Paris: Económica, pp. 55-101.
- ENERGY INFORMATION ADMINISTRATION. Annual Energy Outlook 2009. [em linha], Wahshington, D.C.: U.S. Department of Energy, disponível em: <http://www.eia.gov/oiaf/aeo>.
- FAO. The State of World Fisheries. [em linha], 2008, disponível em: <ftp://ftp.fao.org/docrep/fao/011/i0250e/i0250e.pdf>.
- FAO. The State of World Fisheries. [em linha], 2010, disponível em: <http://www.fao.org/docrep/013/i1820e/i1820e.pdf>.
- FERNANDES, Teixeira. Teorias das Relações Internacionais; Da abordagem clássica ao debate pós-positivista, Coimbra: Almedina, 2004.
- GROVE, Eric. The Future of Sea Power. London: Routledge, 1990.
- HOLLIS, Daniel. United Nations Convention on Law of Sea (UNCLOS), 1982. [em linha], 2010, disponível em: [http://www.eoearth.org/article/United_Nations_Convention_on_Law_of_the_Sea_\(UNCLOS\),_1982](http://www.eoearth.org/article/United_Nations_Convention_on_Law_of_the_Sea_(UNCLOS),_1982).

- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Code of Practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships; Resolution A.922(22). [em linha], 22 January 2002, disponível em: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922%2822%29.pdf
- LOPES, Cunha. Conceito de Autoridade Marítima para Portugal. Boletim Formação Investigação Doutrina, nº 40, Março 2008, Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares, p. 43-87.
- MATIAS, Vieira. O Mar: Um Oceano de Oportunidades. Cadernos Navais. 2005, nº 13, Junho, Lisboa: Edições Culturais de Marinha, pp. 1-31.
- MATIAS, Vieira. A Nova Descoberta do Mar. Cadernos Navais. 2009, nº 29, Abril-Junho, Lisboa: Edições Culturais de Marinha, pp. 25-34.
- MINISTRY OF DEFENSE. Joint Doctrine Publication 0-10. British Maritime Doctrine. [em linha], Swindon, Wiltshire: The Development, Concepts and Doctrine Centre, 2011, disponível em: www.mod.uk/dcdc.
- NOGUEIRA, Freire. O método geopolítico alargado; Persistências e contingências de Portugal. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares, 2011.
- NOGUEIRA, Freire. Pensar a Segurança e Defesa, Lisboa: Instituto da Defesa Nacional. 2005.
- NORTH ATLANTIC COUNCIL. C-M(2011) 0023. Alliance Maritime Strategy. Brussels: NATO, 2011.
- NORTH ATLANTIC MILITARY COMMITTEE. MC 0588. Military Committee Concept for NATO Maritime Security Operations (MSO). Brussels: NATO, 2011.
- NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION. Strategic Concept for the Defense and Security of The Members of the North Atlantic Treaty Organization. [em linha], 2010, disponível em: <http://www.nato.int/lisbon2010/strategic-concept-2010-eng.pdf>.
- RIBEIRO, Silva. Uma visão estratégica do mar; Perspectivas de Análise. Cadernos Navais. 2008, nº 24, Janeiro-Março, Lisboa: Edições Culturais de Marinha, p. 33-44.
- RIBEIRO, Silva, SILVA, Bráz, PALMA, Novo e MONTEIRO, Sardinha. Estratégia Naval Portuguesa: O processo, o contexto e o conteúdo', Cadernos Navais. 2010, nº 34, Julho-Setembro, Lisboa: Edições Culturais de Marinha, p. 5-142.
- RICHTER, Steven. Maritime Security for a New Era. [em linha], 2006, disponível em: <https://transnet.act.nato.int/WISE>.
- RODRIGUE, Jean-Paul. Straits, Passages and Choquepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution, Cahiers de Géographie du Quebec, Volume 48, nº 135, Décembre 2004, p. 357-374.
- ROUGHEAD, Gary, CONWAY, James e ALLEN, Thad. A Cooperative Strategy of for 21st Century Seapower. [em linha], 2007, disponível em: <http://www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf>.
- SACHETTI, António. Segurança humana e segurança nacional. Separata do Boletim da Academia Internacional da Cultura Portuguesa, nº 28, 2001, Lisboa: Academia Internacional da Cultura Portuguesa, p. 85-102.

- SAER. O Hypercluster da Economia do Mar. Lisboa: SaeR / ACL. [em linha], 2009, disponível em: [http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar\(5\).pdf](http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar(5).pdf).
- SANTOS, Filipe. Os desafios ambientais criados pela grande aceleração do pós-guerra. Nação e Defesa. Primavera 2009, nº 122, 4ª Série, Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, pp. 61-78.
- SILVA, Rafael da. Protecção Portuária em Ambiente de Anti-terrorismo. Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares, 2011. Trabalho de Investigação Individual do Curso de Estado-Maior Conjunto.
- SMITH-WINDSOR, Brooke. Securing the Commons: Towards NATO's New Maritime Strategy. Rome: NATO Defense College, 2009. Research Paper.
- SOARES, Ventura. O factor ambiental nas relações marítimas internacionais. Cadernos Navais. 2008, nº 24, Janeiro-Março, Lisboa: Edições Culturais de Marinha, pp. 67-85.
- TANGREDI, Sam. Globalization and Maritime Power. Washington, DC: Institute for National Strategic Studies. 2002.
- UNITED NATIONS. Securing peace and development: the role of the United Nations in supporting security sector reform. [em linha], Report of Secretary-General, 23 January 2008, disponível em: <http://www.un.org/Docs/sc/sgrep08.htm>.
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. Review of maritime Transport, 2010. [em linha] disponível em: http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf.
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT. Trade and Development Report, 2005. [em linha] disponível em: http://www.unctad.org/en/docs/tdr2005_en.pdf.
- UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC. Free Trade Zone and Port Hinterland Development. [em linha], New York, 2005, disponível em: http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TFS_pubs/pub_2377/ftz_fulltext.pdf.
- UNITED NATIONS ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR ASIA AND THE PACIFIC. Regional Shipping and Port Development; Container Traffic 2007 Update. [em linha], New York, 2005, disponível em: http://www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_2484/pub_2484_fulltext.pdf.
- VIGARIÉ, André. La mer et la géostratégie des nations. Paris: Economica, 1995.
- WORK, Robert. The Global Era of National Policy and the Pan-Oceanic National Fleet, Orbis, Fall 2008, Philadelphia: Foreign Policy Research Institute, p. 595-612.
- YUN, João. Como Arrefecer o Planeta. Lisboa: Editorial Presença, 2008.