

O Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE) foi criado pelo Despacho n.º 43/99 de 1 de Julho, na directa dependência do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, competindo-lhe promover e desenvolver estudos na área da Estratégia e do Poder Naval, quer a nível nacional quer a nível internacional. Compete-lhe ainda propor a publicação e divulgação de trabalhos sobre aquelas matérias. Para esse efeito, os trabalhos serão publicados nos *Cadernos Navais*, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

**TÍTULO:**

A *Security* em âmbito marítimo.  
O código ISPS

**COLECÇÃO:**

Cadernos Navais

**NÚMERO/ANO:**

15/Out.-Dez. 2005

**EDIÇÃO:**

Comissão Cultural da Marinha  
Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE)

ISBN 972-8004-80-X

Depósito Legal n.º 183 119/02

Tiragem: 600 exemplares

**EXECUÇÃO GRÁFICA:**

ACMA – *Artes Gráficas, Unip. Lda.*

A *SECURITY* EM ÂMBITO MARÍTIMO.  
O CÓDIGO ISPS

*Luís Manuel Gomes da Costa Diogo*  
*José António Velho Gouveia*

Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia  
Edições Culturais da Marinha  
LISBOA

## Os autores

O Técnico Superior Consultor Jurídico Luís Manuel Gomes da Costa Diogo é licenciado em Direito pela Universidade Católica Portuguesa, tendo optado, no sexto ano, pelo Ramo de Jurídico-Políticas. Tem formação pós-graduada em Marketing Político para Directores Executivos, pelo Instituto Superior de Gestão (em 1993) e formação variada em Direito do Mar, Direito Marítimo e Direito Administrativo. Exerceu advocacia e prestou consultadoria até 1994. Foi oficial da Reserva Naval de 1989 a 1998.

É vogal da Comissão de Direito Marítimo Internacional, desde 1994.

É auditor do CDN, do Instituto de Defesa Nacional, em 2003.

É conferencista no Instituto Superior Naval de Guerra, conferencista convidado na Universidade Internacional e noutras instituições de ensino superior.

Exerce funções de coordenação do Gabinete da Assessoria Jurídica do Vice-almirante Director-Geral da Autoridade Marítima, desde 1994.

Participou em variadíssimos grupos e comissões técnicas e já assumiu mais de vinte representações internacionais.

Tem três livros publicados (o quarto e quinto em preparação) e numerosas monografias e artigos em colectâneas, publicações científicas e revistas de especialidade.

O Capitão-tenente José António Velho Gouveia terminou o curso de Ciências Militares Navais da Escola Naval, em 1991, tendo-se especializado em Hidrografia e Oceanografia, em 1996, no Instituto Hidrográfico. É mestre em Ordenamento do Território e Planeamento Ambiental pela Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, em 2002, e frequenta, actualmente, a pós-graduação em gestão do Transporte Marítimo e Gestão Portuária do Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa.

Entre 1993-1995 foi comandante do NRP "Rio Minho" e entre 1999-2001 comandou o NRP "Andrómeda".

Presentemente, desempenha funções de Chefe do Departamento/Divisão de Segurança Marítima da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e adjunto do director-geral para a área da Segurança Marítima, e representa a Autoridade Marítima Nacional e a Direcção-Geral da Autoridade Marítima em diversas instituições e grupos de trabalho nacionais e internacionais.

Tem proferido conferências e publicado trabalhos científicos nas áreas do ordenamento, ambiente e segurança nos espaços marítimos.

## NOTA PRÉVIA

O presente estudo encerra, antes de mais, a necessidade prática de se clarificarem alguns aspectos respeitantes à *security* e à forma institucional e jurídico-orgânica como, especificamente em relação ao regime que resulta do Regulamento n.º 725/2004, de 31 de Março, do Parlamento Europeu e do Conselho, a sua substância será aplicada à *res marítima*. Os novos e preocupantes caminhos que as redes terroristas incutem, mormente nas formas (por vezes) indetectáveis, e algo imperceptíveis, como assumem as suas sustentações financeiras e movimentações mercantis, exigem que esta matéria se trate com a profundidade e reflexão necessárias, sem um excessivo pendor publicista e dogmático, mas com o sentido objectivo de que matérias como a Segurança são, hoje, ainda mais do que há duas décadas, basilares e determinantes para a estabilidade dos Estados Costeiros, e protecção dos seus espaços vitais. Face ao vasto âmbito do tema, apenas nos determinámos, pois, como a brevidade do presente espaço aconselha, a sistematizar as ideias de base.

Um agradecimento especial é devido à Tenente (Dra.) Alexandra Fernandes Lima, delegada ao Legal Committee, pela colaboração prestada, sobretudo nos textos relativos à Convenção SUA.

Os autores,



## A SECURITY EM ÂMBITO MARÍTIMO O CÓDIGO ISPS

### **INTRODUÇÃO**

Numa reunião internacional de peritos em terrorismo, recentemente ocorrida em Bruxelas, a representação nacional, na apresentação que efectuou, e em sede daquilo que designou como *sistema de segurança marítima nacional*, invocou, como elementos fundamentais na matéria, o conceito de Sistema de Autoridade Marítima (SAM) introduzido em 2002, a Unidade de Coordenação Anti-Terrorista (UCAT) e o Código ISPS, entre alguns outros aspectos. Todos eles, no respectivo enquadramento orgânico, contribuem para a sustentação do formato de exercício de *security* em Portugal, em complemento, necessariamente, do quadro jurídico da Lei de Segurança Interna, aspecto conceptual que, inúmeras vezes, vem sendo esquecido em âmbito marítimo, o que restringe e fragiliza a atitude institucional do Estado perante o mar.

No âmbito da segurança contra ameaças terroristas, e especificamente no respeitante à segurança de pessoas e tripulações, navios, instalações portuárias e cargas (*security*), a *International Maritime Organization* (IMO)<sup>1</sup> assumiu, conceptualmente desde os atentados de 11 de Setembro (2001), em Nova Iorque, como veremos adiante, e com mais notoriedade desde 12DEZ2002, data em que aprovou alterações à Convenção SOLAS, 74 (Convenção Internacional de Salvaguarda da Vida Humana no Mar), preocupações acrescidas com a regulamentação de um quadro legal que, de forma firme e sustentada, traduzisse uma estru-

---

<sup>1</sup> Organização Marítima Internacional (OMI)

tura orgânica e tecnicamente eficaz com vista a fazer face às designadas *novas ameaças* que ocorrem por via marítima. Em âmbito da União Europeia, tal mecanismo consta do Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, que adoptou, para o espaço comunitário, o *International Ship and Port Facility Security Code*, conhecido como Código ISPS, criado, precisamente, em 12DEZ2002, e com data de entrada em vigor prevista para 01JUL2004.

A importância de tal mecanismo técnico, o qual tem repercussões profundas na organização interna dos Estados costeiros, traz à colação a questão do relacionamento das entidades que, em águas sob soberania e jurisdição nacional, e no porto, detêm competências no âmbito da segurança da navegação (*safety*), da preservação e protecção do meio marinho, e da Segurança Interna, ou seja, a Autoridade Marítima, a Administração Marítima, as Administrações Portuárias (AP), e outras forças e entidades integrantes da Segurança Interna, questão que vem sendo abordada, e salientada, desde 2002, com a institucionalização do novo conceito de SAM. Percebe-se, pois, que na salvaguarda do reforço da segurança, o espaço sectorial dos transportes marítimos, o sector portuário e as autoridades nacionais e locais terão que assumir responsabilidades adicionais. Importa, portanto, sistematizar o formato de intervenções das várias entidades envolvidas, de forma a garantir, com eficácia, os objectivos visados pelo Código ISPS, sobretudo ao nível da acção e procedimentos a tomar face a um cenário superior ao nível 1, sendo esse um dos aspectos que se abordará no presente estudo.

Nos termos do Despacho Conjunto n.º 168/2004, de 08 de Março, como se confirmará, foi criado um *Grupo de Trabalho Interministerial*, tendo, contudo, ficado por regulamentar o formato adequado para traduzir, no quadro orgânico nacional, a intervenção das Capitánias dos Portos (CP) e das AP na matéria, considerando, sobretudo, que o assunto é, claramente, do foro da *security*, e as CP são órgãos integrantes da estrutura legal da Lei de Segurança Interna, quadro juridicamente estranho quer ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), quer às AP.

Actualmente, são notórias as dificuldades que subsistem em garantir a total – ou mesmo uma razoável – operacionalidade do regime jurídico instituído pelo Regulamento n.º 725/2004, não apenas porque este diploma entrou em vigor no espaço europeu e (directamente) em direito interno há mais de um ano (01JUL2004), o que já de si indicia um atraso institucional e um algum desprestígio para o Estado Português, mas também porque, perante as instituições comunitárias, o País se pode ver confrontado com dificuldades em assegurar os mecanismos de controlo que o Regulamento exige em relação ao Estado costeiro e aos navios, designadamente ao nível de medidas de controlo e execução (previstas na Regra 9 do diploma) e da institucionalização, e divulgação, dos (3) níveis e medidas de segurança. O IPTM, no âmbito das suas responsabilidades funcionais, vem tentando ultrapassar tais fragilidades através da adopção de procedimentos internos, aos quais tende a escapar, necessariamente, toda a matéria que se terá que desenvolver em âmbito de Segurança Interna (SI) e de *policia* – em cujos quadros não está incluído nem pode participar –, desiderato que a Marinha, através da Autoridade Marítima Nacional, já havia considerado como fundamental prosseguir, e que consta dos seus anteprojectos dos regimes legais a aprovar.

Iniciemos, contudo, a presente análise com antecedentes e outros aspectos histórico-culturais, fundamentais a um diagnóstico situacional.

## ***I – ENQUADRAMENTO***

O fenómeno das *ameaças* associadas à navegação marítima surgiu, desde logo, dependente da adversidade daquele meio em que o Homem se aventurou, havendo relatos muito antigos de inúmeras vidas e embarcações perdidas. Também desde cedo se tomaram medidas para tentar contrariar esta “fatalidade” dos homens do mar, tendo sido, oportunamente, assumidas algumas iniciativas no sentido de se evitar ou minimizar tais perdas como a proibição de navegar durante determinados períodos do ano em que as condições meteorológicas são mais adversas e por as estrelas – necessárias para calcular a posição com alguma precisão –, não serem visíveis durante períodos prolongados de tempo;

por exemplo no período Romano só era permitido navegar entre Maio e Setembro.

Durante muitos anos, a segurança marítima abrangia, genericamente, matérias relacionadas com *safety*, estando em causa os paradigmas tradicionalmente associados à segurança no mar como a busca e salvamento marítimo, a certificação e inspecção de embarcações, a protecção do meio marinho, as regras para uma condução segura da navegação, entre outros assuntos directamente relacionados com a segurança da navegação.

Com o estabelecimento de rotas comerciais nos séculos XVI e XVII, e com o conseqüente aumento das trocas de bens por via marítima, começaram a surgir ameaças aos navios envolvidos neste tipo de transporte devido ao controlo das rotas e, fundamentalmente, ao valor que se sabia transportarem. Estas ameaças, concretizadas em acções de pirataria, visavam, quase unicamente, o roubo dos valores transportados em prol da tripulação do navio pirata ou de quem os patrocinava (no caso dos corsários).

No vislumbre de que o transporte marítimo pudesse ser usado para consubstanciar outros tipos de ameaças, especificamente depois do incidente ocorrido com o “Aquille Lauro”, no Mediterrâneo, em 1985, alguns países deram início a um novo ciclo de interesse em termos de prevenção de incidentes no mar relacionados com ameaças ao transporte marítimo. Nasceu a segurança na vertente designada por *security*. Além dos trabalhos em sede da Organização Marítima Internacional (OMI) que conduziram à Convenção SUA, em 1988 – cujo ponto de situação actual brevemente enunciaremos –, apenas os EUA mostraram interesse em desenvolver este tipo de prevenção o que viriam a fazer, pouco depois, com a introdução de medidas regulamentadoras nesta área logo na década de 90. Na OMI, apesar de debatida esta necessidade, não foi produzida qualquer disposição específica para esta matéria até Dezembro de 2002, altura em que foram aprovadas alterações à Convenção SOLAS, entre as quais se incluiu a implementação de um código especificamente dedicado a estas questões; o elemento catalisador que tornou esta necessidade mais absolutamente prioritária e

premente foi o atentado contra as duas torres do complexo *Wold Trade Centre*, em Nova Iorque. No rescaldo deste atentado contra o poder económico dos EUA, estes não só produziram legislação própria – o *US Maritime Transportation Security Act*, assinado pelo Presidente Bush, em 25 de Novembro de 2002 –, como exerceram grande pressão junto da OMI para que fossem produzidas normas internacionais que dessem resposta efectiva a esta nova ameaça.

O *International Ship na Port Facility Security Code* (Código ISPS) é, pois, em termos marítimos, a medida mais emblemática que resultou deste esforço internacional, tendo-se assistido à entrada em vigor num prazo de (menos de) dois anos após a sua aprovação na OMI, ou seja em 1 de Julho de 2004, o que espelha bem o seu patamar de importância.

## **II – ORIGENS. CONTRIBUTOS PARA A SUA PERCEPÇÃO**

O mar constitui, sabemo-lo, uma via com perfil e características próprias, sobretudo face à sua incomparável dimensão, às alternativas de circuitos de navegação que oferece, e portanto, à inviabilidade de um exercício de controlo total e eficaz, considerando, ainda, a vasta diversidade de potenciais *alvos* existentes nos oceanos. A indetectabilidade de determinados fenómenos, pela própria natureza do transporte, e o quadro jurídico inerente aos espaços marítimos – algo permissível pela natureza da moldura internacional actual e pela morfologia do meio, elementos que têm criado reflexão acrescida quanto à necessidade de alteração/ajustamento dos quadros jurídicos preceituados pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) – cria, irrecusavelmente, uma teia de permeabilidade algo difícil de ultrapassar. É sabido, também, que a via marítima tem sido usada como via de comunicação privilegiada para a movimentação de armas e outro equipamento, pessoal e dinheiro entre as bases logísticas e as células operacionais de todos os continentes, tendo as organizações terroristas, para prossecução dos seus objectivos e operações, que dispor de navios mercantes de diversos tipos, quer operando como armadores, quer recorrendo ao *charter*, como lembra Fonseca Ribeiro. Tais actividades encontram-se, o mais das vezes, associadas a

fenómenos de procura do vazio ou do elemento permissível da lei, isto é, procura de segundos registos ou os designados *registos de conveniência*, alternativas para mudança de registos administrativos mais vulneráveis, execução de obrigações inspectivas em Estados previamente seleccionados, e alteração/adulteração de designativos e conjuntos identificativos em plena operação/navegação. Todos estes casos, e mais alguns outros, tornam as tarefas dos *Coastal States* ciclópicas, nomeadamente na assunção dos mecanismos de controlo que hoje já se encontram ao seu dispor no âmbito do Port State Control (PSC). Ao nível da União Europeia, tem sido desenvolvido, desde 1995, um esforço sustentado e compacto para regulamentar tais matérias, como é prova o acervo normativo já publicado: Directiva n.º 95/21/CE, do Conselho de 19JUN, Directiva n.º 96/40/CE, da Comissão, de 25JUN e Directiva n.º 98/25/CE, do Conselho, de 27ABR, entre algumas outras.

A ameaça de actos terroristas específicos no sector marítimo, aferida em termos de princípio, é – pode dizer-se – recente, tendo assumido contornos de verdadeira preocupação após terem sido veiculadas notícias apontando este sector como um dos possíveis para a realização de novos actos desta natureza. Face às vulnerabilidades conhecidas neste meio, e aos interesses que podem ser postos em jogo, é fácil perceber a razão de existirem preocupações acrescidas para os utilizadores deste sector e para as economias de todo o mundo. Embora, na sua essência, os actos terroristas concretizados sob qualquer forma tenham o mesmo propósito, que é o de chamar a atenção para determinado aspecto reivindicativo dos praticantes do acto, ou de alguém que para tal os mandatou<sup>2</sup>, algo mudou de há algumas décadas a esta parte. Questões de índole política, racial (sociológica) ou religiosa, merecem hoje uma atenção especial e acuidade, apesar da História nos ensinar que sempre foram origem de grandes e complexos problemas.

Aponta-se como uma das primeiras manifestações desta tendência de utilizar os navios em acções terroristas – entendendo-se aqui terrorismo como forma de pressão a respeito de determinado assunto que se

---

<sup>2</sup> O mais das vezes, entes de cariz político-económico ou religioso, que assumem diversificadas formas organizacionais e jurídicas.

pretende ver resolvido a contento dos perpetradores – a situação vivida a bordo do navio “Santa Maria”, que, em 1961, foi alvo de uma acção bem planeada e conduzida no sentido de afrontar o regime então vigente em Portugal. Outro caso semelhante ocorreu com o navio de bandeira venezuelana “Anzoategui” que, em 1963, foi capturado por elementos das Forças Armadas de Libertação Nacional da Venezuela, em águas costeiras deste país. Este acto foi planeado para ocorrer simultaneamente com outros ataques em Caracas, tendo em vista a interrupção de uma visita do presidente venezuelano a Washington. Em 1970, teve lugar um outro incidente com um navio de bandeira norte-americana, o “Columbia Eagle”, no qual alguns elementos da tripulação tomaram conta do navio pretendendo mostrar a sua discordância com o envolvimento dos EUA na guerra do Vietname. Mesmo havendo mais casos que ajudariam a ilustrar este quadro de preocupações, a situação que fez despertar a comunidade marítima internacional para este tipo de ameaças foi, sem dúvida, a situação vivida a bordo do “Aquille Lauro”<sup>3</sup>.

No seguimento deste grave incidente, deram-se os primeiros passos para tentar enquadrar juridicamente esta matéria. A *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* (SUA, 1988) assumiu-se, precisamente, como uma dessas primeiras tentativas. Esta Convenção surgiu de uma proposta apresentada, em 1986, pelos governos da Áustria, Egipto e Itália, e viria a ser adoptada em Roma, em Março de 1988, sendo o resultado do trabalho de 3 anos levado a cabo no seio da IMO, designadamente da Resolução da Assembleia A. 584(14), que se refere a “*Measures to prevent unlawful acts which threaten the safety of ships and the security of their passengers and crew*”, adoptada ainda em 1985, e da Circular n.º 443 do *Maritime Safety Committee*, elaborada em 1986.

Já no século XXI, devem ser mencionados os ataques sofridos pelo “USS Cole” – navio de guerra dos EUA –, envolvendo uma embarcação rápida carregada de explosivos foi feita explodir ao embater no casco do

---

<sup>3</sup> Sequestrado no Mediterrâneo em 1985.

navio, em Outubro de 2000, e pelo petroleiro francês “Limburg”, em situação idêntica, no dia 6 de Outubro de 2002, no Mar Árábico.

Se muitos aspectos poderiam ser indicados como de grande vulnerabilidade neste sector, um dos que mais preocupa os responsáveis é a diversidade de origem dos marítimos e a facilidade com que, alegadamente, se forjam documentos para que estes homens possam exercer funções a bordo de navios mercantes, especialmente em países detentores de frotas numerosas<sup>4</sup>. Lembre-se que as guarnições dos mais de 10 000 navios que formam a frota mundial são compostas por mais de um milhão de trabalhadores oriundos de muitas dezenas de países.

Tudo isto contribuiu para que as Nações Unidas se propusessem definir uma estratégia global tendente a reduzir os riscos inerentes ao terrorismo global.

### **III – O Código ISPS**

O 11 de Setembro de 2001 foi, na verdade, o facto que precipitou os EUA a quererem impor na OMI a necessidade de implementar medidas aplicáveis ao maior número possível de navios e de instalações portuárias no contexto da *security*. Como existiam rumores da possível utilização de navios para cometer actos terroristas, e sabendo-se da morosidade que a implementação efectiva de medidas no âmbito da OMI – muito pelo número de Estados que fazem parte desta organização –, era preciso encontrar uma forma de acelerar o processo que permitiria tal implementação no mais breve espaço de tempo. A forma encontrada foi proceder a alterações à Convenção SOLAS, quer ao Capítulo V – vulgarmente designado como capítulo da *safety* –, quer alterando o Capítulo XI – que sendo já o da *security*, veria agora essa característica mais reforçada. Além do mais, a SOLAS é a mais emblemática de todas as Convenções da OMI, o que confere ainda mais peso às novas medidas. O Código ISPS surgiu, então, como uma nova parte do Capítulo XI.

---

<sup>4</sup> O que traz à liça, entre outras questões importantes, a matéria de controlo de tripulações, e dos actos de fiscalização direccionados ao rol de tripulação, às lotações e aos seguros, aspectos por vezes algo desconsiderados em abordagens demasiado mercantilistas.

No Capítulo V ficou estabelecido que os navios com tonelage superior a 300 e inferior a 50 000 toneladas de arqueação bruta, à excepção de navios-tanque e de passageiros, devem estar equipados com o AIS – *Automatic Identification System* –, o mais tardar até à primeira vistoria dos equipamentos relacionados com a segurança a realizar até 1 de Julho de 2004, ou até 31 de Dezembro de 2004, o que ocorrer primeiro. Acrescentou-se, também, a obrigatoriedade dos navios terem sempre o AIS em funcionamento, excepto quando outras disposições legais providenciarem a adequada segurança à navegação.

O Capítulo XI foi renumerado como XI-1, tendo sido acrescentado o XI-2. No primeiro, estipula-se que os navios tenham marcado no costado e noutra local, de forma permanente e bem visível, o respectivo número IMO, e obrigam-se ainda a disporem de um “registo sinóptico contínuo” que permita guardar um historial onde deve constar um conjunto extenso de dados que podem ser de extrema importância em determinadas situações de inspecção. No Capítulo XI-2 introduz o Código ISPS. Uma outra obrigação instituída com estas alterações foi a da instalação de um “sistema de alerta rápido” a ser accionado quando o comandante entender que se encontra sob uma ameaça imediata e que não pode fazer-se valer de qualquer outro expediente. Esta mensagem de alerta será enviada à autoridade competente designada em cada Estado para este efeito. O Código ISPS é composto por duas partes: uma parte A, de aplicação obrigatória, e uma parte B, contendo recomendações/orientações que também servem para ajudar a implementar a primeira.

Mais especificamente, trata-se de um conjunto de medidas definidas pela OMI com vista a melhorar a segurança dos navios e das instalações portuárias (terminais) e tem como principais objectivos: estabelecer um quadro internacional para a cooperação entre os Governos-contratantes da SOLAS, os organismos públicos, as administrações locais e os sectores portuário e dos transportes marítimos, com vista à identificação de ameaças à segurança e bem assim à tomada de medidas para prevenção de incidentes que possam afectar a segurança dos navios ou das instalações portuárias utilizado(a)s no tráfego internacional. Pretende, ainda, estabelecer as funções e responsabilidades daqueles intervenientes a nível

nacional e internacional para garantir a segurança do transporte marítimo e proporcionar uma metodologia de avaliação da segurança que oriente a elaboração de planos e procedimentos de segurança para o mesmo fim.

Estas medidas viriam, também, a ser introduzidas no quadro jurídico da UE, através do Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, que não só adoptou a parte A do Código ISPS como também estabeleceu que algumas disposições da parte B deveriam ser de cumprimento obrigatório a partir da mesma data. O Código ISPS, bem como as novas disposições da Convenção SOLAS, aplica-se aos seguintes navios que efectuem viagens internacionais: navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade e navios de carga, incluindo embarcações de carga de alta velocidade, com arqueação bruta igual ou superior a 500. Aplica-se, também, às unidades móveis de perfuração *off shore*, e às instalações portuárias que recebem aqueles navios. Não se aplica aos navios de guerra e aos navios auxiliares da Marinha, bem como a outros navios que sejam propriedade dos Estados Contratantes, ou por estes explorados, e que sejam utilizados, exclusivamente, para serviço dos respectivos Governos, em actividades não comerciais (usando a tipificação jurídica estabelecida pela CNUDM).

Um outro aspecto de sobremaneira importante, introduzido pelo Código, foi o estabelecimento de 3 níveis de segurança em que os navios e as instalações portuárias deverão operar consoante as ameaças identificadas em cada caso. Ao nível 1 corresponderá uma situação de rotina, onde a operação dos navios se fará de uma forma normal, embora possam estar previstos nos respectivos planos alguns constrangimentos mínimos; ao nível 2 corresponderá uma situação em que se afigura necessário implementar algumas medidas de segurança mais restritivas, ainda que por períodos de tempo limitados; as medidas associadas ao nível 3 deverão corresponder à probabilidade de um incidente relacionado com a segurança poder ocorrer a todo o momento e deve ter, também, um período de duração limitado no tempo. Face aos problemas que a situação poderá trazer para o navio ou para a instalação portuária, é evidente que as suspeitas deverão ter algum fundamento e terem sido

veiculadas através das entidades que compõem a estrutura nacional de informações e segurança, a quem competirá dar apoio à ACSTM neste domínio. A mudança de nível é sempre determinada pela ACSTM com base nas informações que receber da estrutura nacional de informações e segurança ou de outras indicações que façam perigar a segurança dos intervenientes nesta actividade.

Segundo dados da OMI do início de Agosto passado, 89,5% de um universo de mais de 9000 instalações portuárias identificadas para efeitos do Código tinham, naquela data, os seus planos de segurança aprovados, contra 69% na data de entrada em vigor do Código. Também no caso dos navios se sentiu, de 1 de Julho a 6 de Agosto, uma melhoria, ainda que menos acentuada, no que concerne ao cumprimento das disposições do Código, uma vez que o número de navios certificados subiu de 86% para 90%, valor que indicia um alto grau de cumprimento regulamentar.

#### ***IV – APLICAÇÃO DO CÓDIGO ISPS. NOVAS RESPONSABILIDADES***

A implementação de medidas relativas a este tipo de segurança no sector marítimo-portuário não é de fácil concretização. Existem aspectos que dificultam a sua implementação como o número de passageiros que utiliza este meio de transporte nas suas deslocações diárias ou em viagens de lazer e a dificuldade em controlar a sua identidade, as operações de carga e descarga de viaturas e outros veículos que não são normalmente inspeccionados pela dificuldade que tal procedimento acarretaria para os responsáveis por este tipo de carga, a falta de cultura de segurança no sector, a falta de meios e equipamentos de controlo nos terminais e o número elevado de instalações portuárias existentes. Além disso, sabe-se que a operação de um navio mercante envolve muitas outras acções essencialmente portuárias que são de difícil controlo.

As implicações directas deste Código dão-se ao nível das companhias, dos navios, das instalações portuárias e ao nível das Administrações dos Estados-contratantes, a qual assume, face à matéria envolvida e às implicações estruturais para a autoridade do Estado, contornos de interesse nacional. No âmbito das companhias, haverá que designar um *oficial de*

*segurança* que, entre outros aspectos, é responsável por assegurar que a avaliação das condições do navio (neste aspecto da segurança) é efectuada de uma forma consciente, eficaz e rigorosa. É, também, responsável pela elaboração e apresentação para aprovação do plano de segurança do navio, pela formação do pessoal afecto a estas preocupações a bordo e pela organização de auditorias internas ao cumprimento das disposições do Código no navio.

Aos navios é exigida a existência a bordo do *International Ship Security Certificate* (ISSC), certificado que atesta o cumprimento das normas atinentes a este Código. O procedimento da obtenção deste certificado passa pelo cumprimento de diversas disposições e pela garantia, assumida pela ACSTM, de que o navio tem implementadas as normas de segurança a que está obrigado. Entre diversas obrigações, o navio tem de ter designado um *oficial de segurança do navio* e a elaboração do respectivo *plano de segurança*. Sem este certificado, e de acordo com a regra 9 do Capítulo XI-2 da SOLAS alterada, os navios podem ser sujeitos a diversos procedimentos e medidas que prejudicam a sua operação como inspecções, retardamento ou retenção, restrição das suas operações ou até a expulsão do porto <sup>5</sup>. Por outro lado, se se tomar conhecimento de que antes de entrar no porto o navio não cumpre o Código, pode ser impedido de o fazer até que corrija a situação. Saliente-se que já houve alguns casos destes em portos portugueses nos quais foi necessário tomar medidas excepcionais como as antes enunciadas.

As instalações portuárias são as estruturas mais afectadas em termos de custos com a implementação do Código. Nos portos onde os terminais estão concessionados, cabe às respectivas administrações procederem de forma a que a segurança dos navios, tripulações e passageiros, sejam convenientemente acautelados enquanto o navio estiver ali atracado. Tais instalações portuárias devem também possuir planos de segurança onde devem constar as medidas que em cada caso devem ser implementadas consoante o nível em que estiverem a operar. Ao nível das Administrações dos Estados-contratantes, caber-lhe-ão tarefas funda-

---

<sup>5</sup> Medida que também se encontra prevista, com outros fundamentos técnicos, em matéria de "Port State Control", e respectivos regimes legais.

mentais para todo este processo, umas delegáveis em organizações de segurança reconhecidas, bem como outras, que não podem alienar, como o estabelecimento do nível de segurança adequado, a aprovação da avaliação das instalações portuárias, a identificação das que devem designar um oficial de segurança, a aprovação dos planos de segurança das mesmas, a aplicação de medidas de controlo e execução e o estabelecimento de requisitos para a declaração de segurança. Em Portugal, a Administração Marítima (IPTM) entendeu manter no seu âmbito todo o procedimento relativo aos navios do registo convencional, tendo delegado em algumas daquelas organizações a possibilidade de tratarem deste assunto no caso dos navios do Registo da Madeira (RINMAR).

Outro aspecto importante prende-se com a necessidade de estender estas disposições ao espaço total do porto, isto é, desde a entrada até aos cais de atracação. Atendendo a que este espaço ficou de fora do âmbito de aplicação do Código, a UE tem em preparação – pensando-se que venha a ser publicada em breve –, uma Directiva para este efeito, no quadro da qual deverá ser designada uma pessoa encarregue de implementar as mesmas normas no porto, sem prejuízo das competências já atribuídas neste espaço a diversas entidades, designadamente no âmbito policial.

Uma das lacunas encontradas nas novas medidas a aplicar neste âmbito advém do facto de nada disto se aplicar ao espaço portuário mas tão só aos navios e terminais, considerando que o restante espaço portuário é utilizado pelos mesmos intervenientes e apresenta, em alguns casos, vulnerabilidades maiores que o próprio terminal. No contexto da UE, aguarda-se uma Directiva que estenda as medidas de segurança àquele espaço, passando a haver na administração do porto um responsável por esta matéria <sup>6</sup>, além de se tornar necessário proceder à avaliação de segurança deste espaço e à elaboração de um plano de segurança que, entre outras disposições, deverá prever formas de minimizar

---

<sup>6</sup> É uma matéria de acrescida sensibilidade funcional, uma vez que o Oficial de Segurança do Porto não será, ao que se pode antever, uma “mera” soma das competências dos vários Oficiais de Segurança das várias instalações portuárias – nem é isso que se pretende –, mas implica, já, uma responsabilidade integrada no porto. Matéria que não pode deixar de atender à envolvente orgânica do Capitão do Porto, no respeito pelo estabelecido no regime legal em vigor. Projecto de diretiva que, portanto, deve ser acompanhado com toda a proximidade e interesse institucional.

este tipo de ameaça e de conter medidas de contingência se algum problema for identificado neste âmbito.

## **V – OUTROS DESENVOLVIMENTOS NO CONTEXTO DA SECURITY**

As preocupações nesta vertente da segurança marítima não se restringem, contudo, à publicação de medidas no âmbito da IMO. Os EUA, com uma visão quicá mais apurada da envolvente estratégica, com receios – talvez hoje mais do que nunca fundamentados – de represálias face à sua postura internacional em algumas matérias consideradas mais controversas por alguns países e organizações, mas também como forma de exercer a sua influência a nível internacional, salvaguardando a defesa dos seus interesses e os dos seus mais directos seguidores, têm avançado com a implementação de medidas que, pese embora assumam inicialmente um carácter unilateral, passam a ser, também, do maior interesse para os que com eles mantêm relações comerciais. Nesta tentativa de atingir e manter padrões elevados de segurança, especialmente depois do 11 de Setembro de 2001, rapidamente se pensou noutras formas de evitar que fossem aproveitados novas vulnerabilidades da navegação marítima para ameaçar os seus interesses. Desde logo, será importante sublinhar a *Proliferation Security Initiative* (PSI) e a *Container Security Initiative* (CSI), que são disto bons exemplos. Pela sua importância, dedicar-lhes-emos algum espaço de reflexão.

A PSI prende-se com a necessidade identificada pelos EUA de prevenir a utilização do transporte marítimo para comercializar ou difundir armas de destruição em massa constituindo-se, assim, como mais um elemento desta estratégia global de combate ao terrorismo. Enquanto esta iniciativa pretende controlar a carga dos navios destinados ou com origem em determinados Estados considerados de risco, a CSI mais não é do que um procedimento portuário de rastreio dos contentores com destino aos portos dos EUA que poderá vir a ser implementado noutros países. Face ao seu âmbito de aplicação, e importância substantiva (mesmo em termos jurídicos), cuidemos, antes de mais, da Convenção SUA.

## V.1. A SUA Convention

Como já referido, a *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA Convention)* foi assinada em 1988, como tentativa de responder a situações como a se viveu no “Aquille Lauro”. Estranhamente, houve, contudo, um longo interregno sem que os textos tenham sido objecto de actualizações porventura devido a alguma acalmia – ou não publicitação generalizada de acidentes envolvendo questões de *security* – que se fez sentir nos anos seguintes, neste contexto. Porém, com o 11 de Setembro, o panorama alterou-se. A OMI, “pressionada” pelos EUA, desenvolveu iniciativas que conduziram à introdução de alterações recentemente assumidas no âmbito do *Legal Committee* (LEG) em Londres (18-30ABR2005).

A primeira semana do LEG foi, aliás, dedicada única e exclusivamente à revisão da Convenção SUA, de 1988, e ao seu *Protocol Relating to Fixed Platforms Located on the Continental Shelf*, que irão ser apreciados em Conferência Diplomática (CD), a realizar em Outubro próximo. Esta será composta – com direito a voto – pelos países que ratificaram a Convenção SUA, podendo, ainda, outros países, assistir na qualidade de observadores (nomeadamente os países que não ratificaram a Convenção como o Irão, o Iraque, Israel, o Brasil, a Arábia Saudita, entre outros), naturalmente sem direito a voto.

O texto original desta Convenção Internacional, em 1988, não suscitava a necessidade de alterações de fundo ao seu teor, até ao 11SET2001. Desde então, o Mundo tem vindo a assistir a demonstrações de terrorismo em teia, muitas vezes associadas a processos de proliferação de armas de destruição em massa (NBQ). Foi nesta sequência de acontecimentos, e de informação conhecida sobre a existência de elos de ligação entre redes terroristas e grupos/países que se têm vindo a dedicar à proliferação de armas NBQ, que a Comunidade Internacional tem envidado esforços no sentido de combater essa realidade. Um dos mecanismos encontrados para se obstaculizar os objectivos dos *entes terroristas* tem a ver com a componente legal penal. Ou seja, a Comunidade Internacional com assento na OMI entendeu chegada a altura de alterar profundamente a Convenção SUA, que tem como objectivo principal a segurança da navegação na

perspectiva do combate a actos ilícitos cometidos a bordo de navios, injectando novas figuras penais, novos actores, e bem assim prever novas formas de perpetrar os ilícitos tentando, acima de tudo, assegurar formas de abordar navios estrangeiros que naveguem em águas internacionais e que sejam suspeitos de transportar “NBC Weapons” (*nuclear, biological and chemical weapons* – designação-referência a armas proibidas), com a consequente diversão/apreensão do navio para um porto e acções policiais e cautelares adequadas, relativamente ao navio, tripulação e carga.

Pela importância que este assunto tem merecido, aliado à actualidade do mesmo e bem assim pelo facto de o 11SET ter induzido novas realidades estratégicas de entender, precaver e combater as complexas redes terroristas e modos de operação, a negociação desta Convenção foi, de facto, fugaz, sendo que, entre o seu início e a ida a Conferência Diplomática, decorreram, sensivelmente, cinco anos, lapso temporal bastante invulgar em convenções com tal nível de importância.

Pelo que ficou dito, a abertura do LEG, dedicado prioritariamente à Convenção SUA, competiu ao Secretário Geral da OMI, o grego Mr. Mitropoulos, que se referiu à essencialidade deste texto internacional e à necessidade premente que a Comunidade Internacional tem em encontrar mecanismos de prevenção e de repressão deste tipo de actos que ameaçam a paz e segurança mundiais. Tornou-se, aliás, necessário, no ponto de vista da Organização, adoptar medidas legais e outros procedimentos tendentes a prevenir e combater a expansão do terrorismo, particularmente quando dirigidos contra navios, tripulações e cargas.

Foi neste contexto, de declarado combate ao terrorismo, que a Comunidade Internacional envidou esforços num grupo de trabalho – que reuniu – tendo em vista a tomada de medidas legais que levem os terroristas a temer as sanções decorrentes das suas condutas, bem como medidas que visem restringir o seu campo de acção, agregadas à intenção de os levar a julgamento, onde quer que se encontrem.

Brevemente, como importa, importará sublinhar cada uma dos pontos ainda em aberto para debate do anteprojecto de revisão da Convenção:

1. *New offenses:*

- *dual use* (artigo 3 bis, parágrafo 1. b. (iv),

- *transport of nuclear material* (artigo 3 bis, parágrafo 1.b. (iii),
  - *definition of transport* (artigo 1, parágrafo 1.f.).
2. *Boarding provisions* (alguns parágrafos do artigo 8 bis),
  3. Artigo 1, parágrafo 1. a), b) e c),
  4. Artigo 5 bis,
  5. Artigo 2 bis,
  6. Artigo 3, 3 bis, 3 ter, 3 quarter,
  7. Artigo 12 bis,
  8. *Final clauses*:
    - *reservations clauses*.
  9. *Draft Protocol*,
  10. *Preamble*.

A negociação de tais itens revelou-se algo trabalhosa e complexa, tal como complicada foi a obtenção de consenso em alguns dos artigos. Em primeiro lugar, como é óbvio, nem todos os países são aliados *declarados* dos EUA e, como tal, não sentiram a necessidade de manifestar apoio em mais uma *batalha jurídica* (de salientar que a delegação que chefiou o grupo de trabalho de revisão da SUA e sua grande impulsionadora foi, precisamente, a delegação norte americana); também, porque bastantes países tinham – notoriamente – instruções internas para serem atendidas na negociação o que, além de não terem sido poucas, eram bastante controvertidas, atenta a conjuntura temática e os interesses em jogo. Finalmente, porque grande parte das questões que estavam a ser debatidas eram muitas vezes conflituantes com os interesses de alguns países, uma vez que são de elevada sensibilidade, e a Convenção incide na temática da contraproliferação, pelo que foi algo expectável que alguns países presentes não se sentissem confortáveis com certas normas nesse sentido, porquanto não são Estados-Parte do Tratado de Não Proliferação (TNP); elemento que induziu complexidade temática nas negociações e nas matérias a tratar.

Não obstante as questões para o LEG já se encontrarem há algum tempo definidas (agenda estabelecida desde FEV2005, data em que ocorreu a reunião intersectorial para a sua preparação), o certo é que

ainda resultou notório, por parte de algumas delegações, em relação a áreas muito concretas – as mais sensíveis do ponto de vista jurídico-penal da SUA, como a das ofensas, *boardings* e de conceito de transporte e de armas proibidas –, o reacender de debates que já se esperava estarem encerrados. Tal esforço, se por um lado era entendido porque as matérias em questão são complexas, por outro deu origem a discussões eventualmente evitáveis.

Brevemente, sobre cada um dos aspectos, poder-se-á referir o seguinte:

#### *V.1.1. New offenses:*

Este ponto foi um dos que mais tempo ocupou em termos de agenda, bem como um daqueles blocos de artigos que dividiu a estrutura representativa da IMO em três núcleos: por um lado os designados *não proliferadores*, como os EUA, Reino Unido (RU), França, Alemanha, Itália, Noruega, Holanda, Austrália, e seus aliados; no meio deste conflito de interesses, outras delegações como a Grega, a da Federação Russa e outras que pretendem salvaguardar os interesses das suas frotas e, naturalmente, os interesses de combater o terrorismo; ainda certas delegações como o Brasil, a Índia com o Paquistão, a China e a RP da Coreia, que tomavam posições que se poderão designar como *não conciliáveis* totalmente com nenhum dos blocos anteriores, assumindo visões específicas e realidades muito próprias (sobretudo em termos mercantis).

*Dual use*: Estava em discussão a restrição o campo de interpretação do artigo à intenção meramente terrorista, ou deixar em aberto uma hipótese mais lata, em que também o material de *dual use* estivesse incluído. Após uma tarde de interessante debate, o LEG decidiu manter o texto tal como se encontrava, ou seja, manter a incriminação pela existência de material *dual use*.

*Transport of nuclear material*: a norma em questão pretende vincular os países que ratificarem a SUA a disposições do TNP (criminalizadoras). Acontece que alguns dos países que se encontram representados na IMO não ratificaram o TNP, nem pretendem vir a fazê-lo, e não

quererão ser prejudicados com as normas de contraproliferação nele existentes. Com a ratificação da SUA, ficariam automaticamente sujeitos a essas mesmas disposições uma vez que o *draft* de revisão apresentava dois textos alternativos, ambos com referência ao TNP, pelo que o LEG decidiu que um dos textos passava, mas que ainda iria continuar a ser objecto de consultas informais que irão decorrer até Outubro (não será só esta matéria que será alvo de consultas informais, pois outras questões haverá, mais ou menos problemáticas, que irão ser tratadas), porque a matéria é, de facto, tão “melindrosa” que muitas vezes o consenso não se obtém com celeridade em sede de assembleia.

Definition of “transport”: terá sido uma das poucas matérias que suscitou um breve debate, tendo sido alcançada a seguinte noção: “*transport means to initiate, arrange or exercise effective control, including decision making over, the movement of a person or item.*”

#### V.1.2. *Boarding provisions*:

Do artigo 8 bis, o único preceito que suscitou um intenso debate foi o constante no parágrafo 3. d.; esta norma diz respeito à comunicação que um Estado-Parte da SUA poderá fazer a Estados vizinhos sobre um pedido por si efectuado ao *Flag State* – pedido esse não respondido – de um navio suspeito que tenha sido detectado por uma unidade naval do país requisitante.

Segundo a delegação originadora (francesa) de tal preceito, o objectivo da sua inclusão prende-se com o facto dos países costeiros/da região virem a ser informados do risco que correm em haver um navio que naquele momento transporta material *NBQ/dual use* para fabrico de uma arma para fins terroristas (imagine-se, desde logo, o cenário de dois países vizinhos em conflito armado).

Esta proposta não reuniu grande consenso, motivo pelo qual a sua inclusão na Convenção teve de ser sufragada por voto, tendo o resultado sido um empate: 25 votos a favor da sua inclusão, 25 a favor da sua eliminação e 12 abstenções. Esta matéria é outra das quais que terá que ser “trabalhada” até à CD.

### *V.1.3. Article 1.:*

Do artigo 1º, foi retirada a definição de "*morte*", e o conceito de "*percursor*" foi deslocado para logo após conceito de armas químicas. A outra alteração, que suscitou debate, o qual gera outros debates paralelos, prende-se com o facto do conceito de "*armas proibidas*" ter sido eliminado, e surgir o conceito de "*armas NBC*" (*nuclear, biological and chemical weapons*).

### *V.1.4. Article 3, 3 bis, 3 ter, 3 quarter:*

Os parágrafos em questão foram aprovados, à excepção do 3 bis, n.º 2, que só não foi apreciado porque no dia do debate era dia feriado em África, e como tal os países deste Continente com representação na IMO não puderam contactar com as respectivas capitais. Assim sendo, este foi mais um dos artigos que será objecto de consultas informais até à CD.

### *V.1.5. Article 12 bis:*

O único comentário que foi feito (delegação das Filipinas) prendeu-se com o facto de ao comandante do navio abordado serem dadas todas as garantias de defesa no caso da sua transferência para outro Estado que queira exercer a acção penal.

### *V.1.6. Final clauses:*

A este propósito, a delegação da Índia suscitou a inclusão no texto da SUA revista de uma cláusula de reserva em relação a determinadas matérias, sobre a sua não aplicação a este país, o que não foi aceite, não só porque a SUA de 1988 não contempla uma cláusula de idêntico teor, como também o próprio artigo 19.º, alínea *b*), da Convenção de Viena, sobre o Direito dos Tratados, não o permite abertamente; ou seja, formalmente, a Índia teria de fundamentar muito bem a sua posição e com base em razões extremamente fulcrais para a sua vivência.

Em matéria de cláusulas finais (entrada em vigor) houve um país que suscitou a tonelagem como requisito de entrada em vigor, o que se mostrou inapropriado, porque a SUA não é uma Convenção de cariz técnico como a SOLAS (entre outras), entrando em vigor logo que (pelo

menos) quinze países a ratifiquem. De qualquer modo, este tema será decidido em âmbito de CD.

#### *V.1.7. Preamble:*

Foram alguns aperfeiçoamentos ao nível da inclusão de novas Resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas, como a n.º 1540, mas o parágrafo que levantou um debate mais intenso foi o que se prendia com uma pretensa subalternização da Convenção do Direito do Mar ao costume internacional. Após algumas sugestões, o texto final foi aprovado com lugar de relevo para a Convenção, sendo aquela abordagem, contudo, um aspecto indiciador de que o seu actual contorno jurídico não suscita, já, uma concordância generalizada, sobretudo ao nível do equilíbrio entre os princípios da segurança da navegação e da protecção e preservação do meio marinho.

Do que se conseguiu apurar, são ainda poucos os “países aliados” dos EUA que ratificaram a Convenção SUA de 1988, e apenas estes terão direito a voto na CD; por outro lado, o assunto não deixa de ser preocupante, porque se os países designados de “suspeitos” não ratificarem a Convenção SUA de 1988, ou a Convenção SUA revista, não se vincularão aos seus comandos, e como tal este instrumento jurídico não obterá a eficácia pretendida. O que, em termos de quadro global, poderá indiciar questões internacionais de relacionamento com acuidade acrescida, a acompanhar com a proximidade e acuidade exigíveis.

#### ***V.2. A Proliferation Security Initiative (PSI)***

Esta iniciativa enquadra-se na estratégia das Nações Unidas de evitar a proliferação de armas de destruição em massa, mas não é, de facto, mais uma Convenção ou acordo com os contornos do TNP. Materializa a intenção de um conjunto de países – entre os quais se encontra, desde o início, Portugal – de se empenharem em actuar de forma coordenada para evitar que o transporte marítimo sirva de meio de proliferação deste tipo de armas ou de materiais e componentes que possam ser usados na sua construção. Como muitas outras medidas, teve a sua origem como resposta a um caso concreto ocorrido com um navio que

transportava quinze mísseis SCUD dissimulados em sacos de cimento e que foi objecto de uma inspecção enquanto navegava, em DEZ2002, no Oceano Índico, por indicação e suspeita dos EUA. Embora se saiba que se tratava do Navio “So San”, este não tinha bandeira nem identificação, o que fez aumentar as suspeitas que sobre si recaíam.

Este incidente esteve directamente na origem da proposta dos EUA de estabelecer medidas de cooperação que conduzissem a um apoio recíproco neste âmbito, a consubstanciar na PSI, subscrita inicialmente por nove países aos quais outros, sucessivamente, se juntaram, sendo quinze os que formavam o grupo principal da iniciativa. Todos eles se comprometeram a tomar em conjunto as medidas necessárias a evitar esta prática por via marítima. Uma das medidas necessárias à efectiva implementação da iniciativa é a realização de exercícios que permitam avaliar as fragilidades e explorar as capacidades – de cooperação e logísticas – dos países, nesta matéria, ao mesmo tempo que se testam procedimentos e partilham experiências com vista ao objectivo principal que é tentar eliminar, ou minimizar, estas ameaças. Já foram realizados catorze em diversos ambientes, e contemplando diferentes cenários para tentar antecipar as situações em que se pode revelar necessário intervir.

O empenho de Portugal neste âmbito está bem patente na participação em diversos daqueles exercícios internacionais mas, sobretudo, no facto de ter promovido, e realizado, em território nacional, o NINFA 2005 – cujos resultados foram considerados muito positivos pela comunidade de países que se fizeram representar. No plano interno, permitiu que as diferentes entidades dialogassem no sentido de perceber a melhor forma de interagirem com vista a que qualquer ameaça ao interesse nacional por esta via possa ser eficiente e eficazmente anulada. Para salientar a importância deste exercício, bastará referir que envolveu sete ministérios e entidades como o INETI, o IPTM, a Marinha – através da DGAM e do CN –, o INEM, o Exército, a Protecção Civil, Administração do Porto de Lisboa, SIS, SIED, DEGAIEC, entre alguns outros que indirectamente intervieram, num objectivo comum: eliminar a ameaça proveniente da suspeita de que um contentor embarcado num navio (que vinha do norte da Europa) teria no seu interior material de *dual-use*, passível

de ser utilizado na construção de armas de destruição maciça. Este exercício acrescentou alguma inovação relativamente aos outros treze antes realizados, por ter ido além da abordagem do navio no mar.

Neste âmbito, e de forma a dar mais consistência a esta iniciativa no nosso país, existe a intenção de propor ao Governo a constituição de uma estrutura mais efectiva, instituída por diploma legal adequado de modo a conceder fundamentos à sua actuação quando necessário. Deve, ainda, referir-se, que iniciativas como a presente encontram alguns obstáculos no actual quadro jurídico que regula os designados direitos da navegação a nível internacional. E alguns desses contornos não são de fácil definição uma vez que chocam com interesses de alguns países ou organizações, pelo que se tem tentado prever, na medida do possível e do enquadrável, os pormenores em que seja eventualmente necessário encontrar indefinições ou contrariedades para, em caso real, ser mais fácil actuar. O actual panorama em termos de registo de navios e, como já mencionado, de recrutamento das tripulações, assumem-se como aspectos assaz facilitadores deste tipo de actividades ilícitas. A segurança global implica, necessariamente, uma actuação determinada de todos os que têm responsabilidades neste âmbito, quer seja em formato de cooperações reforçadas <sup>7</sup>, quer em planos que visem impedir que visões altamente individualistas ou puramente sectárias possam vingar.

### ***V.3. A Container Security Initiative (CSI)***

Outra iniciativa liderada pelos EUA, visando reduzir o risco de actos terroristas através do transporte marítimo, é a denominada *Container Security Initiative* que, como o seu próprio nome indicia, está relacionada com o transporte de contentores por via marítima e com o evitar-se que estes sirvam os propósitos das redes terroristas. Os EUA pretendem basear-se no seu tentacular sistema de informações (*intelligence*) para obter elementos de eventuais ameaças que possam ser veiculadas a partir do transporte de contentores. Isto configura uma grande dificul-

---

<sup>7</sup> Ideia desenvolvida em "*Direito Internacional e Soberania*", Universidade Internacional (EI).

dade, por haver centenas ou milhares de portos de onde saem contentores para os EUA. Além de que, mesmo que os suspeitos não sejam em número avultado, é necessário fazer os mesmos investimentos em todos os portos identificados como de risco. Assim sendo, apenas um país como os EUA poderia pensar neste tipo de estratégia, sendo, ainda assim, necessário, contar com a colaboração de muitos Estados através da formulação de acordos ou protocolos. Estas medidas visam, mais uma vez, agir o mais longe possível da sua porta, mesmo que isso implique a aplicação de amplos investimentos monetários. Na verdade, é difícil contrariar esta tendência pela importância que este país assuma no contexto da economia global. E quem se lhe opuser terá porventura mais a perder que a ganhar, especialmente se se tratar de países menos desenvolvidos de onde, normalmente, vêm as maiores procurações.

Neste momento já existem muitos portos a colaborar com os EUA em tal sentido. Os primeiros foram, naturalmente, aqueles que suscitam mais preocupações quer pela sua localização quer pelo número de contentores que saem para aquele país. Além disso, também têm estado a solicitar autorização a outros Estados para que lhes permitam desenvolver uma actividade inspectiva e de auditoria que apenas se compreende neste contexto. Relativamente a Portugal, o volume de mercadorias transaccionado com os EUA tem algum significado, pelo menos ao nível da nossa economia: cerca de 12 000 contentores saem anualmente de Portugal com destino a portos dos EUA sendo que, destes, os EUA esperam inspeccionar cerca de cinco por dia, o que obriga à instalação de equipamentos de rastreio nos terminais de onde saem, premissa que seria incomportável fora desta envolvente. Esta medida é, aliás, indiciadora do interesse global em tentar evitar, por todas as formas imagináveis, que o terrorismo se constitua como uma ameaça através do sector marítimo.

#### ***V.4. O Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)***

Outros contributos importantes para a área da *security* provêm dos diversos sistemas de controlo da navegação existentes. Sistemas como o VTS possuem, a par das valências básicas de monitorização da nave-

gação até onde o seu alcance permite, outras capacidades que podem, e devem, ser aplicadas neste contexto. O VTS costeiro português deverá, por imposição da Directiva 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho – transposta para o quadro jurídico nacional através do Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de Julho –, ser uma realidade até final de 2007. Associado a um sistema de identificação automática dos navios – com que estes terão de se equipar de acordo com uma calendarização imposta pela OMI e que se designa por *Automatic Identification System (AIS)* –, permitirá um conhecimento do panorama de superfície nos espaços marítimos nacionais até cerca das 50 milhas de costa, ou mesmo mais, dependendo de uma eventual actualização do projecto de modo a ser composto por equipamentos mais modernos que os inicialmente previstos. Atendendo a que o conhecimento que se tem do que se passa até esta distância já é um factor positivo, pense-se, então, no valor acrescentado de um sistema que permita conhecer a identificação e a localização de um navio onde quer que este se encontre a navegar ou atracado.

Aspectos como a salvaguarda da vida humana no mar, a imigração ilegal, a prevenção e combate à poluição, a repressão das diversas actividades ilícitas praticáveis no meio marinho, e mesmo aspectos relacionados com a investigação marinha e o conhecimento deste ambiente, terão aqui um valioso contributo em termos de recolha de informação para apoio à decisão nestes domínios.

O sistema que permitirá esta capacidade denomina-se LRIT e perfila-se como o equipamento que faltava para saber, na perspectiva do *Coastal State (CS)*, com a máxima antecedência possível, onde se encontra uma possível ameaça ao seu quadro de interesses. Se um sistema deste tipo pode também ter capacidades em vários domínios, o certo é que os EUA invocaram razões relacionadas com a *security* para pressionarem a OMI a alterar a Convenção SOLAS de modo a que, já em 2005, pudessem ser aprovados os termos em que o mesmo seria desenvolvido e por quem.

A tentativa de implementar um sistema deste tipo no âmbito da OMI tem já algum tempo (MSC77), mas não se conseguiu, ainda, atingir

um grau de consenso que permita avançar com a sua implementação. Porém, os EUA apresentaram este ano uma nova proposta, pretendendo ver aprovada, em 2005, a forma como o sistema será desenvolvido. Devido a discordância em aspectos fundamentais entre diversos países, foi uma vez mais adiado, na certeza de que na próxima reunião do MSC – Maio de 2006 –, se fará tudo para que o sistema venha a ser (breve-mente) uma realidade. Falta, contudo, acertar algumas questões relacionadas com a sua implementação como quem o irá gerir, o modo como será gerido e os propósitos a que se irá destinar, elementos que têm mostrado que esta não é, de facto, uma matéria de fácil resolução. Nos mais recentes desenvolvimentos a este respeito, os EUA pretendiam que ele fosse utilizado apenas para fins relacionados com a *security*, ao que se opôs a grande maioria dos restantes Estados que entendem ter também grandes valias no âmbito da *safety*, designadamente nos domínios da busca e salvamento e da preservação do meio marinho.

Se no que respeita aos aspectos relacionados com o *Flag State* e com o *Port State* a situação se mostra menos controversa, o mesmo não se passa quanto ao *CS*, uma vez que os EUA pretendiam ter o controlo da navegação que passasse a 2000 milhas náuticas da sua costa. Esta posição, embora subscrita por alguns outros países como a Austrália<sup>8</sup>, é considerada abusiva por parte de muitos outros que apresentam alternativas como a ZEE ou os espaços de responsabilidade SAR, já de si, por vezes, de grande amplitude geográfica. Estas alternativas encontram sustento nas figuras jurídicas já existentes para os espaços marítimos que decorrem da CNUDM, quer de outras Convenções internacionais como a SAR 1979.

Um outro aspecto a referir é a confidencialidade dos dados recolhidos pelo sistema. Este sistema permitirá, através da recolha de informação por satélites, o carregamento de bases de dados que ficarão entregues à organização à qual, sob os auspícios da OMI, for entregue a gestão do sistema e que disponibilizará a informação de acordo com os trâmites

---

<sup>8</sup> Note-se que a Austrália já tinha abordado, ao nível diplomático, muitos países, no sentido de encontrar apoio para a definição unilateral da *Australian Maritime Identification Zone* que pretendia se estendesse a 1000 milhas da respectiva costa.

em que for contratado com cada Estado interessado. Daí que o processo de selecção da entidade requiera algum cuidado. Existe uma tendência clara no sentido de aproveitar a idoneidade e a experiência da IMSO para este efeito, mas há quem defenda que se deve dar a mesma oportunidade a outras organizações que também poderiam vir a assumir esta responsabilidade.

Finalmente, faltará acertar a forma dos países financiarem o sistema, de molde a que recaia nos mesmos o custo da informação armazenada em bases de dados que, a não ser utilizada, perde o interesse. Em Portugal, também deverá ser estudada a forma de entrar no sistema, identificando os aspectos que poderão ter interesse nas três qualidades de Flag, Port e Coastal State, especialmente nesta última, tendo em conta que a nossa frota é presentemente reduzida, mas que nos encontramos muito vulneráveis em alguns dos aspectos previamente identificados em que o sistema será uma mais valia.

## ***VI – O QUADRO NACIONAL***

Embora, aparentemente, Portugal não conste no rol de países com maiores probabilidades de sofrerem ataques terroristas <sup>9</sup>, o certo é que existem factores mais ou menos aleatórios que nos levam, como a outros países ocidentais e marcadamente marítimos, a pensar que o perigo pode estar ao nosso lado, ainda que não seja facilmente detectável. Mesmo considerando a debilidade económica (nacional) actual, o certo é que a via marítima é responsável por cerca de 90% das transacções comerciais com o estrangeiro <sup>10</sup>, o que diz bem da dependência dos espaços marítimos como via comercial preferencial.

No que se refere ao movimento de passageiros por via marítima, e segundo elementos da Associação dos Portos de Portugal (2004), a

---

<sup>9</sup> Conclusão que pode ser retirada do actual contexto geopolítico internacional, em que os protagonistas e actores nucleares são, alternada e sucessivamente, focos de interesses dos vários planos estratégicos e das circunstâncias políticas criadas.

<sup>10</sup> Livro Branco da Política Marítimo-Portuária, 1999. Em termos globais, mais de 80% do comércio mundial envolve trânsito por via oceânica, sendo que, em 2000, o total de toneladas métricas transportadas era de 5.690 milhões, cerca de sete vezes mais do que em 1995 (que era de 800 milhões).

curva evolutiva tem apresentado uma tendência crescente apesar da ocorrência de algumas oscilações no início desta década. Apenas três portos têm alguma expressão neste domínio, sendo que o de Lisboa se destaca dos restantes. Especificamente no Continente, não são apenas os terminais de passageiros e os seus acessos por terra e por água que merecem uma atenção especial. Esta atenção deverá ser dada, também, aos terminais que garantem o abastecimento em termos de matérias-primas ou outros produtos de basilar necessidade para o normal funcionamento do País, como os produtos energéticos – de que dependemos quase exclusivamente do exterior.

Se bem que com algum atraso relativamente ao desejável, o processo de recepção no nosso país do Código ISPS e do Regulamento n.º 725/2004, teve o seu arranque com a publicação do Despacho Conjunto n.º 168/2004, de 8 de Março, já supramencionado (MF, MDN, MAI, MJ, MOPH), que veio designar o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos como *“ponto de contacto para a protecção do transporte marítimo”* para *“assegurar a ligação com a Comissão Europeia e os outros Estados-membros, facilitar e supervisionar a aplicação das medidas de protecção do transporte marítimo (...)”*. Designa, também, o Presidente do Conselho de Administração do IPTM como *“Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo”* (ACPTM)<sup>11</sup>, tendo-lhe sido atribuída a missão de *“coordenar, implementar e supervisionar a aplicação das medidas de protecção previstas no regulamento em relação aos navios e às instalações portuárias, em articulação com as autoridades marítimas e portuárias ao nível local”*.

Além disso, cometeu ainda a um Grupo de Trabalho Interministerial, composto por representantes dos Ministérios das Finanças, da Defesa Nacional, da Administração Interna, da Justiça e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, a tarefa de proceder à elaboração de um *“plano de actuação com as medidas legislativas e regulamentares a serem adop-*

---

<sup>11</sup> A tradução para português do termo *security* nos normativos relacionados com o Código ISPS e com a Convenção SOLAS, não obstante ter sido a forma encontrada de distinguir a segurança nas suas duas vertentes que assume na língua inglesa – *safety* e *security* –, suscitou alguma celeuma no meio marítimo-portuário pela possível descontextualização relativamente ao objectivo pretendido. Ver-se-á o formato recebido em sede redactorial final (do diploma a aprovar), mas suspeita-se que, ainda que desacertado do ponto de vista de terminologia jurídica, o termo *“protecção”* possa vir a ser aceite nesta sede temática.

*tadas*” no País a este respeito. Paralelamente a este trabalho enquadrador e jurídico <sup>12</sup>, foram sendo elaborados e aprovados os planos previstos para os navios e para as instalações portuárias.

Na questão porventura mais sensível desta matéria, e que se prende com as competências das diferentes entidades envolvidas neste processo, é importante sublinhar que se está perante um assunto que obriga a um trabalho – multidisciplinar – de equipa, de sobremaneira importante. Estando em causa questões relativas a “terrorismo”, importa notar que já existe em Portugal uma estrutura legal institucionalizada e funcional que engloba os serviços de Informações e Segurança (Serviço de Informações e Segurança – SIS – e Polícia Judiciária – PJ), as Forças Armadas e as Forças de Segurança (Brigada Fiscal da Guarda Nacional Republicana – GNR-BF – e Polícia de Segurança Pública – PSP), além de outras entidades com competências a este respeito como a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), o Serviço de Estrangeiro e Fronteiras (SEF) e a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC).

Desta forma, qualquer estrutura que venha a ser equacionada para corresponder às necessidades impostas pelo Código passará, necessariamente, por englobar todas elas neste objectivo comum, sob pena de uma total descontextualização funcional e, mesmo, um grave erro legal. Este elo de ligação obtém-se, desde logo, através da Lei da Segurança Interna (LSI), Lei n.º 20/87 de 12 de Junho <sup>13</sup> –, que estabelece a forma

---

<sup>12</sup> O trabalho realizado no âmbito deste grupo interministerial viria a ser apresentado ao anterior Governo, que preferiu não o aprovar, apesar de ter reconhecido a sua importância para a segurança dos navios e das instalações que os servem. Espera-se que o mesmo, eventualmente com ligeiras alterações, venha a ser novamente apresentado em breve ao Governo, para que haja um enquadramento legal da matéria.

<sup>13</sup> A Lei 20/87, conhecida como LSI, enferma, notoriamente, de um âmbito substantivo restritivo em relação à sua aplicabilidade aos espaços territoriais marítimos. Confirma-se, pela textura da sua redacção, e bem assim pelos textos preparatórios que se conhecem, que o objectivo legal não era – prioritariamente não o era certamente – criar uma estrutura de Segurança Interna ajustada aos espaços marítimos. O Governo em funções em MAR2004 havia indiciado, já, a necessidade de se ajustar o articulado legal, de forma a introduzir, conceptual e estruturalmente, elementos que permitissem alargar o conceito da LSI aos espaços sob Soberania e sob Jurisdição do Estado Português, designadamente ao nível das medidas cautelares possíveis de assumir, a articulação das várias entidades envolvidas e a necessária correcção terminológica passados que estão 18 anos desde a sua publicação, e estando já em vigor – há 8 – a CNUDM. Seguem os trabalhos de anteprojecto, findos os quais serão presentes ao Governo as novas propostas legais.

como todas aquelas entidades se devem articular com vista a que as suas actividades garantam a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, protejam as pessoas e bens, previnam a criminalidade e contribuam para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos e liberdades fundamentais dos cidadãos e o respeito pela liberdade democrática. Estes são, de facto, os pilares de uma *política de segurança* que é necessário edificar através de um trabalho aprofundado e complementar de todas elas. Também no âmbito da segurança marítima e portuária, objectivo perseguido pelo Código ISPS, aquelas entidades têm necessariamente de ser chamadas a intervir na prática, na respectiva esfera de competências, ou seja em razão de matéria.

Por seu turno, as Administrações Portuárias passaram a ter um papel especialmente importante a desempenhar, porquanto esta é uma matéria relativamente nova nas suas responsabilidades. Cabe-lhes, agora, arranjar formas de vigiar, controlar, supervisionar as áreas sob sua jurisdição – ainda que concessionada –, como contribuição para um nível adequado de segurança no espaço mais vasto do porto e de toda a envolvente que, como se sabe, pode englobar áreas residenciais ou de trabalho de muitos cidadãos. Estes objectivos passam pela instalação de dispositivos de controlo dos passageiros e das cargas nos terminais a que o código se aplicar.

Se, no âmbito geográfico dos espaços marítimos, existem menos intervenientes e mais facilidade em coordenar as acções (muitas vezes conjuntas) das entidades com competências para actuar neste espaço, já nas áreas portuárias é preciso que todos actuem de uma forma mais articulada e eficiente. As entidades que deverão contribuir para este desígnio são os órgãos locais da DGAM como entidades com ligação directa à estrutura da Segurança Interna, na dupla qualidade de Capitão do Porto e de Comandante Local da Polícia Marítima –, a Administração Portuária respectiva, a representação da DGAIEC, a PJ, a PSP, a GNR-BF, o SEF, o IPTM e o SIS. O Capitão do Porto terá, inelutavelmente, ainda um papel-chave a desempenhar por via da sua competência de autorizar/negar o acesso ao mar territorial e a zonas interiores de jurisdição portuária, e também na largada do porto e saída do mesmo. Ora, tendo um navio, obviamente, que cruzar águas territoriais para se dirigir a

águas interiores e ao porto, impõe-se tomar certas medidas – preventivas – o mais longe possível da *porta*, ou da linha da costa. Será, a este propósito, um imprescindível elo de apoio à ACPTM <sup>14</sup>.

Enquanto alguns países, cujo exemplo mais paradigmático são determinados Estados dos EUA, já contemplaram avultadas somas nos respectivos orçamentos para este objectivo<sup>15</sup>, prevaleceu entre nós alguma despreocupação que, necessariamente, tem ser contrariada. Este aspecto relaciona-se directamente com o investimento que as Administrações Portuárias e as instalações concessionadas terão de fazer no futuro próximo para cumprirem os desígnios do Código. É bem provável que tenha de haver um certo investimento público de nível central para complementar os esforços que estão a ser feitos localmente, apesar de não ser despidendo prever que esta realidade venha a obrigar, também, à introdução de novas tarifas portuárias para este fim.

A taxa de aplicação em Portugal das novas medidas relacionadas com a *security*, situa-se, actualmente, praticamente nos 100%, ou seja, os navios e as instalações portuárias terão os seus planos de segurança aprovados, e os navios estarão devidamente certificados a este respeito. Mas há quem aponte deficiências a este processo. Desde logo, porque existia uma necessidade efectiva de não prejudicar os nossos navios, nem os nossos terminais, em termos de concorrência com os mais próximos que lhe poderiam retirar clientes, mas, por outro lado, porque há quem entenda que o IPTM não será a entidade adequada para lidar com matérias deste âmbito, especialmente se tivermos em conta que não possui meios logísticos e locais para actuar quando necessário. A sua acção terá de ficar circunscrita a procedimentos administrativos sendo, necessariamente, obrigado a recorrer a outros organismos que já detinham responsa-

---

<sup>14</sup> Autoridade de Controlo de Tráfego Marítimo (ACTM), tal como previsto e estabelecido na alínea *g*) do n.º 1 do artigo 16.º dos Estatutos do IPTM, anexos ao Decreto-Lei n.º 257/2002, de 22NOV, em complemento do estipulado na alínea *n*) do n.º 1 do artigo 4.º do corpo daquele diploma, e, em termos de coordenação funcional com os órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, tal como preceituado na alínea *a*) do n.º 4 do artigo 13.º do Decreto-lei n.º 44/2002, de 02MAR.

<sup>15</sup> Caso do porto de Houston, um dos maiores do mundo, tal como abordámos em "*Direito Internacional e Soberania*", Universidade Internacional (EI), 2004.

bilidades no âmbito da Segurança Interna e que, na prática, já actuavam neste domínio.

Um outro aspecto a relevar, previsto no Código, prende-se com a obrigatoriedade dos navios disporem a bordo de um sistema de alerta a ser accionado pelo comandante do navio quando se encontrar numa situação de apuro. Este sistema emitirá um sinal de alerta que será recebido no país de bandeira por uma entidade a designar – no caso português, à semelhança de noutros, é o MRCC que, por sua vez, o retransmitirá à ACPTM –, sendo ainda necessário estabelecer o tratamento a que o mesmo será submetido, afigurando-se que será da maior importância tratar este assunto com celeridade.

## ***VII – CONSIDERAÇÕES FINAIS***

Neste *aparente* confronto entre os objectivos perseguidos pela vocação comercial de todo o sector marítimo-portuário e a necessidade de garantir a segurança dos navios, tripulações, passageiros e cargas, tem de ser encontrado o equilíbrio necessário que permita a continuidade desta actividade de crucial importância para um país que efectua as suas trocas comerciais com o estrangeiro na sua quase totalidade por via marítima, mas que, concomitantemente, assegure os níveis de segurança obrigatórios para que tais trocas se processem de forma controlada e segura para os navios e para o meio marinho.

Diz-se “aparente” conflito porque, na verdade, é vital para os interesses das instalações portuárias cumprirem estes e outros requisitos de segurança, sob pena dos portos nacionais serem arredados das principais rotas de certos tipos de navios, o que teria consequências catastróficas para o âmbito marítimo mercantil nacional. Mesmo no caso de cargas menos susceptíveis, os navios podem ser desviados para portos próximos onde os armadores, carregadores – e outros intervenientes na cadeia logística – saberiam encontrar condições mais vantajosas para que a sua actividade seja exercida nas desejáveis condições de segurança.

Se, como se pode concluir dos elementos estatísticos apresentados no campo da certificação, o estado de implementação das disposições do

Código aos navios de pavilhão português, sejam de registo convencional ou do RINMAR, e às instalações portuárias nacionais, está praticamente concluída, falta ainda encontrar um modelo que integre todas as entidades nacionais com competências neste domínio e que torne o trabalho de todas elas uniforme, eficiente e eficaz.

Além disso, há ainda algum trabalho a realizar no âmbito do apoio às instalações portuárias que necessitem de adquirir equipamentos. Caberá aqui uma palavra à Administração Marítima e ao próprio Governo, inclusive porque estarão em causa eventuais alterações ao regime de tarifas portuárias que também poderão contribuir para prejudicar esta actividade. Em última instância, pode estar em causa a segurança de muitos cidadãos portugueses que residem ou trabalham próximo de zonas ribeirinhas navegáveis. Note-se, como já abordado, que a maioria das cidades mais populosas do mundo está localizada perto do mar ou mesmo dentro de zonas portuárias <sup>16</sup>, realidade notória em Portugal.

Apesar dos custos associados, os potenciais benefícios económicos em todo o sector da actividade marítimo-portuária resultante da aplicação deste Código deverão superar, ainda que a prazo, os constrangimentos actuais e as dúvidas que por enquanto persistem. Talvez se deva, também aqui, aplicar o vetusto lema que manda prevenir em vez de remediar, dando à prevenção o lugar que lhe é exigível. Até porque não se poderá remeter a mero exercício de matemática o cálculo das gravíssimas consequências que uma acção terrorista provocaria se perpetrada num navio de grande porte, especialmente se a sua carga for composta por substâncias perigosas para o meio ambiente, ou no caso de um super-paquete onde largas centenas, ou mesmo alguns milhares, de seres humanos, seriam o alvo do atentado. Os tempos recentes têm-nos demonstrado que projecções demasiado tecnicistas, ou irrazoavelmente

---

<sup>16</sup> Referindo-nos às áreas mais povoadas do mundo, 12 das 20 maiores estão situadas a menos de 100 milhas (160 km) da linha de costa; apenas como exemplo de 5 das maiores temos Tokyo/Yocohama (32,3 milhões de habitantes), Nova Iorque (19,7), São Paulo (15,5), Los Angeles (15) e Xangai (12,9). Em termos de transações comerciais, os 10 maiores portos do mundo são Singapura, Roterdão, Chiba, Luisiana do Sul, Houston, Hong-Kong, Nagóia, Nova Iorque/Nova Jersey, Antuérpia e Yocohama, sendo que, conforme se confirma, daqueles, apenas dois são europeus. Conferência que proferimos sobre o "*Quadro Marítimo Actual*" na Universidade Internacional, Abril de 2005.

mercantilistas, têm ocasionado gravíssimos resultados, bastando para tal recordar que, somente com o cenário deixado pelo PRESTIGE, os custos directa e indirectamente agregados envolvem, já, mais de € 3,7 mil milhões <sup>17</sup>, verbas comparáveis a orçamentos de vários ministérios juntos.

Resta referir que, de acordo com o Regulamento n.º 725/2004 da UE, até 1 de Julho de 2005, os Estados-Membros devem aplicar as mesmas medidas de segurança já em vigor para o tráfego internacional a alguns navios de passageiros e respectivas companhias afectos ao tráfego nacional, e ainda às instalações portuárias que os servirem. O mesmo Regulamento prevê, ainda, que com base numa avaliação obrigatória do risco, se decidirá da aplicação das mesmas normas de segurança aos restantes navios, companhias e instalações portuárias que servem o tráfego nacional, até 1 de Julho de 2007.

A *security* é, pois, uma matéria que suscita cada vez mais preocupações em toda a cadeia logística, e o meio marinho assume-se, claramente, como alvo preferencial, quer face às peculiares características geomorfológicas, quer devido à panóplia legal que segue, ainda, o seu caminho para o aperfeiçoamento estrutural. A própria CNUDM terá, neste aspecto, uma fundamental importância, restando aferir que revisão lhe será dispensada. Tem-se a percepção, também, que nenhum elo pode ser descurado, sob pena de, podendo tornar-se o mais fraco, poder ser explorada a sua fragilidade, ou incapacidades que demonstre, dando oportunidade às redes para saber como e onde actuar.

---

<sup>17</sup> Existindo estimativas, para planos a prazo – França, Espanha e Portugal –, de que os custos possam ascender acima dos € 10 mil milhões.

## **BIBLIOGRAFIA**

- Botelho, Robert – “Maritime Security: Implications and Solutions, New International Shipping and port Facility Code Dealine Approaches”, in *Sea Technology*, Março 2004, pp. 15-18.
- Brown, Nick e Scott, Richard – “ISPS Code steps up security for ports and shipping”, in *Jane’s Navy International*, SET2004, pp. 20-23
- Diogo, Luís da Costa; Januário, Rui e Wilensky, Alfredo – “*Direito Internacional e Soberania*”, Universidade Internacional, Editora Internacional (EI), 2004.
- Diogo, Luís da Costa e Gouveia, Velho – “O Código ISPS e os novos caminhos da Segurança nos navios e portos”, in *Revista da Armada*, FEV2005.
- Diogo, Luís da Costa – “Terrorismo em Âmbito Marítimo. Contributos”, in *Revista da Armada*, JUL2004.
- Diogo, Luís da Costa – “Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional”, in *Nação e Defesa*, N.º 108 – 2.ª Série, pp. 85-138.
- Gabinete do Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (1999) – “*Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI*”, (Livro Branco), Lisboa.
- Guedes, Armando Marques (2004) – “O Terrorismo Transnacional e a Ordem Internacional”, in *Nação e Defesa*, N.º 108 – 2.ª Série, pp. 169-197.
- IMO, [www.imo.org](http://www.imo.org)
- IMO, Relatórios do MSC-80 e do COMSAR-10.
- Koning, Roeland de e Folpmers, Marco – “Improving Security in Ports: the ISPS Code and beyond”, in *Port Technology International*, Edição n.º 23, pp. 135-139.
- União Europeia (2004) – Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, “relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias”.

## ÍNDICE

|  |    |
|--|----|
| Nota Prévia .....  | 5  |
| Introdução .....   | 7  |
| I. Enquadramento .....   | 9  |
| II. Origens. Contributos para a sua percepção .....                        | 11 |
| III. O Código ISPS .....   | 14 |
| IV. Aplicação do código ISPS. Novas responsabilidades .....                | 17 |
| V. Outros desenvolvimentos no contexto da <i>Security</i> .....            | 19 |
| V.1. A <i>SUA Convention</i> .....   | 20 |
| V.2. A <i>Proliferation Security Initiative (PSI)</i> .....                | 27 |
| V.3. A <i>Container Security Initiative (CSI)</i> .....                    | 29 |
| V.4. O <i>Long Range Identification and Tracking of Ships (LRIT)</i> ..... | 30 |
| VI. O quadro nacional .....  | 33 |
| VII. Considerações finais .....  | 38 |
| Bibliografia .....   | 41 |

## CADERNOS NAVAIS

### Volumes Publicados

1. *A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares*,  
V.Alm. António Emílio Sacchetti.
2. *Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados*,  
C.Alm. Victor Manuel Lopo Cajarabille
3. *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*,  
V.Alm. António Emílio Sacchetti  
e C.Alm. Victor Manuel Lopo Cajarabille
4. *O Contexto do Direito do Mar e a Prática da Autoridade Marítima*,  
Dr. Luís da Costa Diogo
5. *Considerações sobre o Sistema de Forças Nacional*,  
V.Alm. Alexandre Reis Rodrigues
6. *Portugal e a sua Circunstância*,  
Prof. Doutor Adriano Moreira, V.Alm. António Emílio Sacchetti,  
Dr. João Soares Salgueiro, Prof.<sup>a</sup> Doutora Maria do Céu Pinto,  
Prof.<sup>a</sup> Doutora Maria Regina Flor e Almeida
7. *O Poder Naval Missões e Meios*,  
CMG Carlos Néilson Lopes da Costa
8. *Sobre o Vínculo do Militar ao Estado-Nação. Breve Abordagem  
Filosófico-Estatutária*,  
TEN Carla Pica
9. *Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais: a Procura do Plano  
Bi-Lateral*,  
Dr. José Medeiros Ferreira
10. *A Estratégia Naval Portuguesa*,  
V.Alm. António Emílio Sacchetti, Prof. Doutor António José Telo,  
V.Alm. Magalhães Queiroz, Alm. Vieira Matias, C.Alm. Lopo Cajarabille,  
CMG Marques Antunes, Dr. Nuno Rogeiro, V.Alm. Ferreira Barbosa,  
Dr. Tiago Pitta e Cunha, V.Alm. Reis Rodrigues, C.Alm. Melo Gomes,  
V.Alm. Alexandre Silva Fonseca, V.Alm. Pires Neves, V.Alm. Rebelo  
Duarte
11. *O Direito Humanitário, as Regras de Empenhamento e a Condução  
das Operações Militares*,  
CMG José Manuel Silva Carreira

12. *As Forças Armadas e o Terrorismo*,  
C.Alm. José Augusto de Brito
13. *O Mar, um Oceano de Oportunidades para Portugal*,  
Alm. Vieira Matias
14. *A Estratégia Naval Portuguesa*,  
Prof. Doutor Hernâni Lopes, Prof Doutor Manuel Lopes Porto,  
Dr. João Salgueiro, Prof. Doutor José Carlos Venâncio, Dr.  
Salgado Matos, Dr. Félix Ribeiro, Prof. Doutor Fernando  
Santos Neves, Dr. Joaquim Aguiar, Prof. Doutor Adriano  
Moreira,