

# DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA MARÍTIMA

## SERVIR PORTUGAL NO MÃR

*Ensina a História que prosperidade e navios no mar foram sempre sinónimos na língua portuguesa; que época em que estamos alheados do mar é época de decadência!*

Portugal dispõe, nas suas diversas vertentes, de um mar imenso, que se desenvolve em torno de três núcleos – Continente, Açores e Madeira – caracterizado por 14 051 km<sup>2</sup> de águas interiores, 50 960 km<sup>2</sup> de mar territorial e 1 660 456 km<sup>2</sup> de Zona Económica Exclusiva (ZEE), enquanto a área terrestre não ultrapassa os 92 764 km<sup>2</sup>. Por seu turno, a totalidade do comprimento da linha de costa portuguesa, incluindo a dos arquipélagos atlânticos, ascende a 2447 quilómetros<sup>2</sup>. Em reforço da reconhecida identidade marítima nacional, importa ainda sublinhar que Lisboa é, em todo o espaço europeu, a única capital atlântica, fator que terá pesado na decisão da União Europeia de aí sediar a Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA).

Os números acima referidos colocam Portugal no vigésimo (20.º) lugar mundial no que respeita à exten-

são do mar sobre o qual dispõe de soberania e jurisdição, ao passo que em termos de área terrestre o país não vai além de uma despreziosa centésima décima posição (110.ª). Esta situação, a vários títulos extraordinária, tenderá, dentro em breve, a tornar-se ainda mais paradigmática, na medida em que se aguarda desfecho favorável à reclamação apresentada por Portugal junto da Comissão dos Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas. Com a previsível extensão da plataforma continental, a soberania e jurisdição portuguesas aplicar-se-ão, doravante, a uns formidáveis 3,8 milhões de quilómetros quadrados – cerca de 40 vezes a área terrestre – passando a existir continuidade de solo e subsolo soberanos entre o continente e as regiões autónomas da Madeira e dos Açores, que se estenderão, inclusivamente, muito para além daqueles arquipélagos, numa superfície próxima daquela que é ocupada por todos os países da Europa<sup>3</sup>.

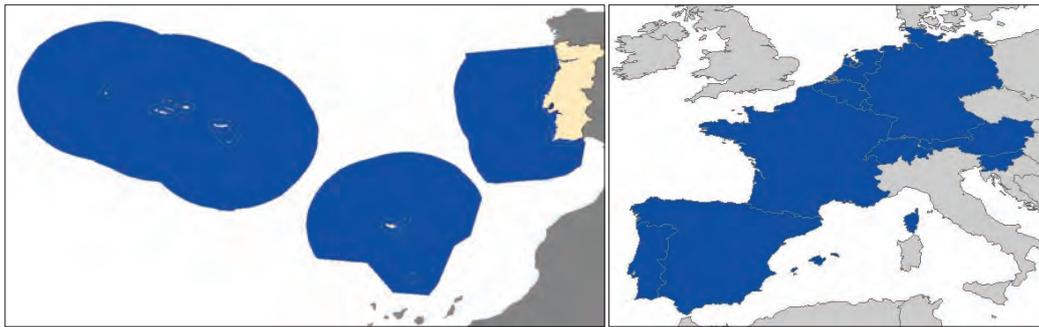
Pelo facto de ter subscrito as convenções *Safety of Life at Sea* (SOLAS-1974) e *Search and Rescue* (SAR-1979), Portugal assumiu igualmente obrigações e responsabilidades no âmbito da busca e salvamento e salvaguarda da vida humana no mar, num espaço que abarca mais de 5,7 milhões de quilómetros quadrados. Esta *Search and Rescue Region* (SRR), vastíssima, que confina com áreas de responsabilidade análogas de países como Espanha, Marrocos, Senegal, França, Estados Unidos, Canadá e Reino Unido, é a segunda maior no Atlântico Norte, logo a seguir à dos Estados Unidos, e está entre as 15 maiores do mundo. A sua superfície excede em 62 vezes o território nacional, correspondendo, na prática, à área conjunta de toda a Europa, incluindo as grandes ilhas.

Muito embora não tenha, no presente, a correspondente expressão no Produto Interno Bruto (PIB) nacional, o mar encerra, todavia, um enorme potencial, cuja dinâmica se antevê crescente, perspetivando-se que possa contribuir, de forma decisiva, para a expansão e despontar de múltiplas atividades em benefício da economia portuguesa, presentemente anémica e em busca de um novo paradigma, mais tangível e sustentável. No entanto, para que a economia do mar se possa desenvolver na justa medida das legítimas aspirações e pergaminhos da tradição marítima portuguesa, torna-se fundamental dotar os setores por ela abrangidos de quadros normativos adequados e, sobretudo, isentos de ambiguidades, que contribuam para uma clarificação das competências dos diferentes agentes que nele atuam, com a finalidade de promover a segurança. Por seu turno, o (re)ordenamento do espaço marítimo nacional deve caracterizar-se, antes de mais, por uma evolução significativa em prol de maior flexibilidade e simplificação dos aspetos

de caráter administrativo, eliminando burocracias desnecessárias e demais entraves, condições sem as quais não se afigura viável captar os imprescindíveis investimentos, tanto nacionais como estrangeiros.

Os desideratos expostos passam, conforme refere a *Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020*, recentemente colocada em discussão pública, pelo recriar de uma forte identidade marítima nacional, consentânea com a globalização em curso mas sem renegar os venerandos valores tradicionais, que devem ser preservados, de forma a constituírem a referência que norteia o processo de redirecionamento da nossa economia. Nesse sentido, urge dar

corpo a uma nova dinâmica capaz de criar riqueza e gerar emprego, cumprindo, dessa forma, o designio de tornar a sociedade portuguesa mais próspera, justa e consciente



A ZEE nacional e o mar territorial português comparados com os países da Europa que ocupam a mesma área.

da sua relevância e, ao mesmo tempo, despojada de sentimentos de resignação e ressentimento. No fundo, a razão pela qual não podemos abdicar do nosso código genético intrínseco, que nos identifica como sociedade e como povo, prende-se com o facto de, sem ele, o país, as instituições e os cidadãos perderem, literalmente, o rumo.

Em sintonia com as legítimas aspirações no que respeita ao lugar que o mar deve ocupar na economia e na sociedade portuguesas, o *Relatório para o crescimento sustentável – uma visão pós-troika*, apresentado no final de 2012 pela Plataforma para o Crescimento Sustentável, veio propor cinco orientações de caráter vincadamente estratégico para que este possa, em definitivo, ser assumido como vetor indispensável ao desenvolvimento do nosso país:

- reorganizar, reestruturar e regular a economia do mar;
- criar uma marca distintiva ancorada na aproximação dos portugueses ao mar;
- reforçar o conhecimento, a ciência e a tecnologia e as competências na área do mar;
- estabelecer um novo modelo de financiamento e de governação do mar; e
- proteger os oceanos das consequências das alterações climáticas.

Em virtude do processo de globalização em curso, as oportunidades e desafios proporcionados pelo mar comportam também perigos e ameaças de ordem diversa – tanto no âmbito da *security* como no da *safety*<sup>4</sup> – sendo que alguns deles não se encontram ainda perfeitamente identificados. Por conseguinte, se o aproveitamento pacífico do mar exige confiança, no atual estágio de evolução das sociedades esta só pode ser conferida pela presença contínua de meios e efetivos que exerçam a permanente ação do Estado, por forma a afiançar um limiar de segurança moldado aos perigos e ameaças que, mais a mais, afetam o mundo globalizado em que vivemos.

De outro modo, se esses perigos e ameaças não forem devidamente acautelados, comportarão, mais cedo ou mais tarde, efeitos com consequências socioeconómicas perniciosas, que podem, no limite, colocar em causa o Estado de direito e as instituições nele alicerçados e, conseqüentemente, a própria democracia, situação que as últimas décadas vieram demonstrar não ser fenómeno exclusivo de certas regiões e latitudes. Neste sentido, cumpre recordar que à criminalidade transnacional e aos tráficos de armas, de narcóticos e de seres humanos, vieram, entretanto, somar-se outras ameaças, tão imperceptíveis quanto nefastas, como a imigração ilegal, a pirataria marítima, o terrorismo, a proliferação de armas de destruição maciça,

CFR Bessa Pacheco



## MEIOS NAVAIS

MEIO	SAR Continente	Reserva SAR	SAR Açores	Madeira	Norte	Centro	Sul	Totais
Navio	1 Fragata, Corveta ou NPO*	1 Fragata, Corveta ou NPO*	1 Corveta	1 NPO* ou navio patrulha	1 NPO* ou navio patrulha	1 lancha de fiscalização	3 lanchas de fiscalização	9
Militares	161 72 38	161 72 38	72	38 33	38 33	8	24	502 280
Prontidão	2 horas	12 horas	2 horas	2 horas	2 horas	2 horas	Duas em 2 h Uma em 12h	-

\* Navio patrulha oceânico.

a depredação dos recursos vivos e não vivos, a destruição dos *habitats* e a poluição do meio marinho.

Com a finalidade de concorrer para uma maior eficiência da ação do Estado no mar e, dessa forma, fazer face à multiplicidade de ameaças e perigos que se nos deparam, assim como assumir as responsabilidades SAR decorrentes das convenções internacionais subscritas por Portugal, o nosso país tem implementados, a título permanente, diversos dispositivos, que integram os mais variados meios e efetivos, militares e não militares. Muito embora disponham de competências distintas e autónomas, conferidas por legislação própria, a população portuguesa percebe a os meios e efetivos que integram esses dispositivos como a componente mais próxima e visível da sua

Marinha, com a qual mantém laços de afetividade recíprocos. Com o objetivo de articular, de forma sinérgica, as entidades com autoridade e competências para atuar no espaço marítimo, foi criado, através do Decreto Regulamentar n.º 86/2007, o Centro Nacional

Coordenador Marítimo (CNCM), organismo que tem por finalidade potenciar o desempenho no âmbito cooperativo. No entanto, a coordenação com entidades exteriores à Marinha e o apoio ao exercício do comando e controlo das forças e unidades navais, com missão atribuída, compete ao Centro de Operações Marítimas (COMAR), que também pode acolher elementos de autoridades civis e policiais, de forma flexível e dinâmica, em função da situação e da resposta operacional pretendida.

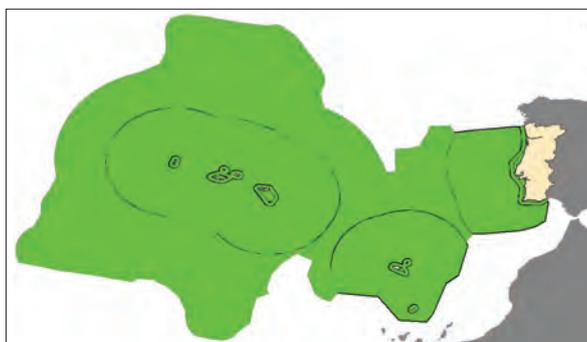
No sentido de materializar o seu compromisso irrevogável para com o Mar Português, o país conta, a título permanente – 24 horas por dia e 365 dias por ano – com diversos dispositivos, que agregam um vasto leque de meios e de recursos humanos em diferentes graus de prontidão, permitindo o exercício das competências conferidas pela legislação à Marinha e à Autoridade Marítima.

Relativamente aos meios na dependência do Comando Naval, cumpre registar que o respetivo empenhamento se traduz, a título permanente, em pelo menos 7 navios, que envolvem entre 280 a 500 militares. Muito embora a missão primária de dois destes navios seja a busca e salvamento (SAR), ambos são igualmente utilizados em ações no âmbito da vigilância, exercício da soberania do Estado no mar e fiscalização marítima.

Além dos mencionados navios e efetivos, o Comando Naval também tem na sua dependência mais de 160 fuzileiros e 5 mergulhadores, que se encontram, ininterruptamente, em elevado estado de prontidão, preparados para atuar, a qualquer hora do dia ou da noite, sempre que necessário,

num vasto conjunto de missões, como, de resto, frequentemente se verifica. Uma vez que a discrição é crucial para a sua ação e para a elevada taxa de sucesso que se regista nas inúmeras missões em que participam, muitas das vezes em cooperação com outras entidades e autoridades, os ecos dessas intervenções não chegam, por norma, ao conhecimento do público e dos *media*, salvo raras exceções.

Os referidos meios e efetivos do Comando Naval são utilizados, sobretudo, em missões de vigilância do espaço marítimo sob soberania e jurisdição nacional e em ações de busca e salvamento, além de participarem em ações de fiscalização marítima. Quando solicitado, colaboram com as forças e serviços de segurança como a Polícia Marítima (PM), a Polícia



O mar territorial, a ZEE e a área de extensão da plataforma portuguesa entretanto reclamada, por comparação com os países da Europa que ocupam idêntica área.



CFR Bessa Pacheco

Judiciária (PJ), o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), a Autoridade Tributária e Aduaneira (ATA) e a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), que detêm as competências específicas, em missões que visam combater ilícitos criminais como o narcotráfico, a imigração ilegal, os diferentes tipos de contrabando e os crimes económicos.

No sentido de potenciar sinergias e economias de escala, os meios que integram este dispositivo também colaboram ou exercem competências no quadro do Sistema da Autoridade Marítima (SAM), em áreas como o combate à poluição do mar, a fiscalização marítima e o salvamento marítimo.

Importa sublinhar que estas ações contam, regularmente, e de acordo com cada situação, com a colaboração de diversas entidades, nomeadamente:

- A Força Aérea, que para o efeito tem em prontidão diversos meios aéreos, tanto no continente como nas regiões autónomas da Madeira e dos Açores;

- O Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), que através do Centro de Orientação de Doentes Urgentes no Mar (CODU-Mar) disponibiliza em permanência um serviço de aconselhamento médico a toda a comunidade marítima;

- A Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), através das corporações de bombeiros, com meios próprios, embarcações e meios de salvamento atribuídos pela DGAM;

- As associações e organizações ligadas ao setor das atividades marítimas que, quando necessário, disponibilizam informações para apoio das operações de busca e salvamento marítimo;

- A Polícia de Segurança Pública (PSP), com tripulações em ambulâncias do INEM;

- A Cruz Vermelha Portuguesa, com ambulâncias e apoio médico;

## FUZILEIROS E MERGULHADORES

Força	Militares	Prontidão
Equipa da Polícia Naval	5	1 hora
Secção de Fuzileiros	14	1 hora
Grupo de combate do DAE	-	2 horas
Equipa de abordagem	5	4 horas
Pelotão de Fuzileiros	32	12 horas
Companhia de Fuzileiros	105	24 horas
Equipa de mergulhadores	5	2 horas
<b>Total</b>	<b>166</b>	-

meios de salvamento atribuídos pela DGAM;

- A Polícia de Segurança Pública (PSP), com tripulações em ambulâncias do INEM;

## MEIOS DA POLÍCIA MARÍTIMA

MEIOS	Norte	Centro	Sul	Açores	Madeira	Totais
Unidades Auxiliares de Marinha	3	8	3	-	-	14
Embarcações de alta velocidade	5	8	5	1	1	20
Semirrígidos	17	17	8	9	1	52
Rígidos	4	1	6	-	-	11
Botes	20	11	8	1	2	42
Motos de água	8	5	7	7	2	29
Embarcações aladoras de redes	4	2	1	1	-	8
<b>Totais</b>	<b>61</b>	<b>52</b>	<b>38</b>	<b>19</b>	<b>6</b>	<b>176</b>

- A Direção Geral de Saúde, com apoio médico e hospitalar;
- A Aeroportos e Navegação Aérea, EP (ANA); e
- A Guarda Nacional Republicana (GNR).

De forma complementar e sinérgica, no âmbito da estrutura operacional na dependência da Autoridade Marítima Nacional encontram-se outros três dispositivos que, em virtude da menor dimensão e autonomia dos respetivos meios, estes operam, por norma, nas zonas costeiras: o dispositivo da Polícia Marítima, que integra meios de vigilância e policiamento do mar territorial e águas interiores marítimas; o dispositivo adstrito ao Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), cujos meios de busca e salvamento marítimo se encontram localmente na dependência dos capitães dos portos; e o dispositivo consignado ao combate à poluição do mar.

Sendo um órgão de polícia criminal, a Polícia Marítima tem os seus 176 meios operacionais distribuídos geograficamente por cinco Comandos Regionais. São operados por

164 efetivos atribuídos, a título permanente, ao serviço de piquete e fiscalização, contando com o apoio de 161 elementos que garantem os serviços de justiça, informações e logística.

Na dependência das 28 capitânias dos portos, que desempenham um papel fundamental na afirmação da autoridade do Estado nos espaços<sup>5</sup> de jurisdição que lhes estão cometidos, estando, para o efeito, agrupadas em cinco Departamentos Marítimos (Norte, Centro, Sul, Açores e Madeira), encontra-se a totalidade dos 42 meios operacionais do ISN. Estes meios são operados por um total de 80 efetivos e constituem o esteio das ações de socorro a náufragos, evacuações e apoio a embarcações sinistradas.

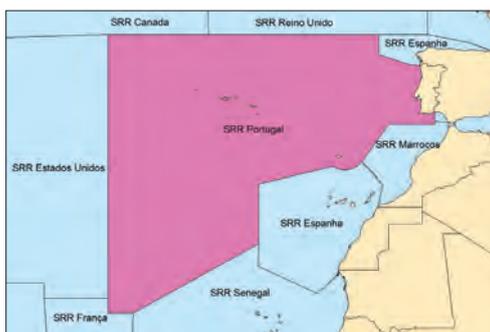
Além dos elencados, a Autoridade Marítima tem ainda implementado um terceiro dispositivo, vocacionado para ações de combate à poluição do mar. É constituído por seis centros operacionais disseminados pelo continente e regiões autónomas, contando com um total de três embarcações

concebidas e equipadas para lidar com essas situações, que são operadas por 12 efetivos.

Nesta conformidade, para o exercício das competências conferidas pela legislação à Marinha e da Autoridade Marítima Nacional, os dispositivos em apreço contam com um total de 228 meios, entre diferentes tipos de navios e embarcações de capacidade diversa, que pela elevada prontidão estão aptos a responder a todas as situações, a qualquer hora do dia ou da noite. No seu conjunto, estes meios são operados por um total de efetivos, entre militares e não militares, que oscila entre os 860 e os 1100 profissionais, todos devidamente qualificados para o exercício das respetivas funções.

Em nossa opinião, esta é a única forma de, num espaço marítimo tão vasto, garantir o exercício credível da ação do Estado no mar, sob pena

de, não o fazendo, Portugal abdicar, em benefício de terceiros, de uma parte considerável da sua soberania e, sobretudo, desaproveitar a privilegiada



A SRR da responsabilidade de Portugal e as dos países com as quais confina.



Países da Europa que totalizam área idêntica à da SRR Portugal.

localização geoestratégica de que beneficia, em cujo mar conflui uma parte substancial das principais rotas de navegação internacionais. Com efeito, cerca de 53% do comércio externo da União Europeia transita por águas sob jurisdição portuguesa, com a particularidade de 70% das nossas importações serem feitas por via marítima, incluindo a totalidade do petróleo e dois terços do gás natural consumidos em Portugal. De acordo com o boletim recentemente publicado pelo Eurostat, mais de 90% do volume das exportações nacionais para fora do espaço europeu é feito por via marítima, representando 78 % do valor total<sup>6</sup>.

Em virtude de representarem fatores de risco acrescido para a economia nacional, esta dependência do transporte marítimo obriga a uma maior vigilância e ação do Estado no mar, no sentido de acautelar e minimizar todo o tipo de incidentes e ameaças, uma vez que é na faixa litoral que se desenvolvem as principais atividades económicas, responsáveis por uma

## MEIOS DO INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS

Capacidade	Tipos de meios	DM Norte	DM Centro	DM Sul	DM Açores	DM Madeira	Totais
Grande capacidade	Unidades Auxiliares de Marinha	5	3	2	2	1	13
Média capacidade	Semirrígidos	9	7	5	4	1	26
Pequena capacidade	Unidades Auxiliares de Marinha	-	1	1	-	-	2
	Semirrígidos	1	2	1	-	2	6
Zonas abrigadas	Botes	13	5	1	4	2	25
	Motos de água	3	5	4	-	-	12
<b>Totais</b>		<b>31</b>	<b>23</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>84</b>

parte significativa do PIB nacional, e onde reside cerca de 70% da população portuguesa.

As negociações recentemente encetadas entre a União Europeia e os Estados Unidos, visando criar a Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento (PTCI), constituem uma excelente notícia para Portugal, na medida em que pode transformar a nossa tradicional condição periférica numa nova centralidade no Atlântico Norte. A tornar-se realidade, será a maior zona de comércio livre do mundo – bloco que em conjunto agrega mais de 800 milhões de consumidores com elevado poder de compra, responsável por metade da riqueza mundial e um terço do comércio global – e que encerra enorme potencial, tanto no incremento das trocas comerciais como no aflorar de novas atividades, das quais resultarão, certamente, crescimento económico e, sobretudo, criação de emprego, atualmente o maior flagelo que assola a Europa, com especial enfoque para Portugal, que detém a quinta taxa mais elevada, tendencialmente crescente até que se invertam os principais indicadores macroeconómicos.

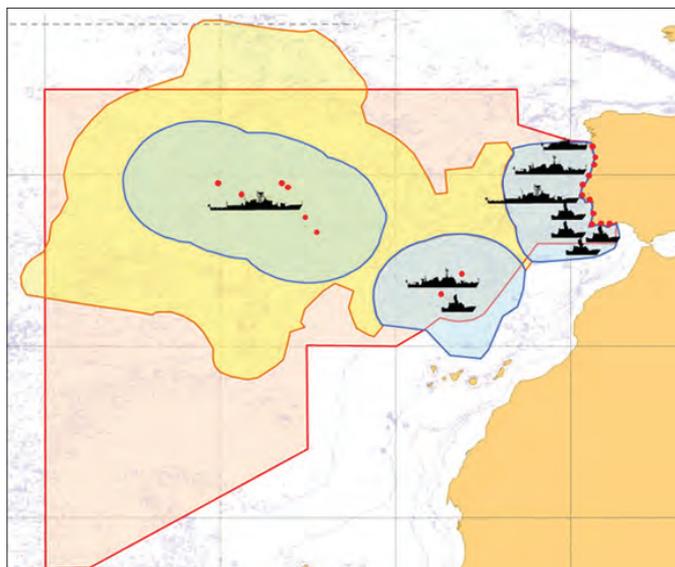
Apesar dos benefícios que podem advir da criação da PTCI, é preciso ter igualmente em conta os desafios resultantes da evolução tecnológica e do conhecimento científico.

Na realidade, estamos em crer que não se trata de um aspeto de somenos importância, a começar por eventuais tentativas de ingerência nos espaços marítimos sob soberania nacional, que devem raiar logo que estejam identificados os recursos existentes no subsolo marinho e tecnologicamente viabilizada a sua exploração. É também neste contexto que os submarinos assumem um papel francamente dissuasor, sendo importante relembrar o interesse da comunidade científica internacional na ZEE portuguesa, designadamente, nos bancos, montes submarinos e fontes hidrotermais, com o reiterado pedido de autorização para navios oceanográficos efetuarem cruzeiros de investigação. No período compreendido entre 2001 e 2012, estes navios realizaram 317 campanhas num total de 6856 dias na área, a que corresponde uma média anual de 26 navios e 517 dias de investigação<sup>7</sup>. Na sua maioria, são oriundos da Alemanha, França, Espanha, Reino Unido, Estados Unidos e Holanda, muito embora o interesse se estenda também a navios de países como a Rússia, a Letónia, a Dinamarca, a Itália, a Noruega, o Canadá e a Argentina.

Resta acrescentar que na presente conjuntura, marcada por fortes constrangimentos orçamentais, também se encontram latentes as condições que favorecem o aparecimento de “soluções mágicas”, que sem dificuldades se propõem resolver os graves problemas estruturais e financeiros que nos afligem. Em qualquer dos casos, se os aspetos fundamentais a preservar não forem devidamente acautelados, nomeadamente os meios imprescindíveis ao exercício das competências conferidas pela legislação à Marinha e à Autoridade Marítima, no longo prazo teremos a lamentar o cerceamento da autoridade do Estado e o acanhamento da nossa soberania. Nessa situação, o país ver-se-ia impossibilitado de fazer face aos desafios crescentes com que o irreversível processo de globalização tenderá a confrontar-nos, fomentando maiores estigmas e desalento nos Portugueses relativamente às suas elites e instituições. A tornar-se realidade, tal facto constituiria um sério revés nos direitos e expectativas que coletivamente

depositamos na exploração dos recursos que se encontram submersos no vasto Mar Português, na sua esmagadora maioria desconhecidos, concorrendo, de sobremaneira, para hipotecar o futuro de um sem número de gerações. Comparados ao navio que enfrenta uma tempestade, o país e a sociedade carecem igualmente de um rumo – onde queremos estar e o que pretendemos alcançar coletivamente no prazo de duas décadas – que uma vez definido não deve ser posto em causa ao assomo dos primeiros constrangimentos, sempre muitos, diversos e em contínua evolução no mundo globalizado.

## ESPAÇOS MARÍTIMOS SOB SOBERANIA, JURISDIÇÃO E DE RESPONSABILIDADE NACIONAL



- Área de responsabilidade SAR (5,7 milhões de km<sup>2</sup>)
- Zona Económica Exclusiva (1,7 milhões de km<sup>2</sup>)
- Extensão da Plataforma Continental (2,1 milhões de km<sup>2</sup>)
- Capitãnie dos Portos (Um total de 28, sendo 20 no continente e 8 nas regiões autónomas)
- Localização geográfica dos diferentes meios operacionais

### DISPOSITIVOS

Vinculação geográfica das unidades, forças, meios e efetivos, que no quadro das respetivas competências operam de forma sinérgica e autónoma. Em distintos estados de prontidão, constituem a resposta global de toda a Marinha no âmbito da defesa, da segurança e da autoridade do Estado no mar, visando a salvaguarda de pessoas e bens.

Por tudo isto, e antecipando a previsível extensão da plataforma continental portuguesa e a verosímil criação do espaço de comércio livre entre a Europa e os Estados Unidos, devem, em nosso entender, ser envidados todos os esforços no sentido de acautelar os interesses estratégicos de Portugal, dotando a Marinha, na exata medida das efetivas disponibilidades financeiras do país, com os meios de que os seus dispositivos há muito carecem para melhor exercer as respetivas competências e cumprir com as missões que lhes são confiadas, contribuindo, assim, para que o mar se afirme como verdadeiro desígnio nacional. Ao atuar na salvaguarda dos recursos estratégicos nacionais e garantir a vigilância da fronteira ocidental da Europa, os meios e os efetivos que dão corpo aos mencionados dispositivos tornam Portugal um ator mais credível, concorrendo para a afirmação do nosso país no complexo quadro internacional.

António Manuel Gonçalves  
CFR  
Membro do CINAU

### Notas

- Comandante Serra Brandão (1958).
- Valor obtido com base na escala de compilação 1:25 000.
- Os dados apresentados no que respeita às áreas e comprimento da linha de costa encontram-se em Bessa Pacheco, *Medidas da Terra e do Mar* (2013), submetido para publicação.

<sup>4</sup> Pelo facto de, na terminologia corrente, a língua portuguesa não comportar vocábulos que permitam distinguir, de forma inequívoca, as duas vertentes em que se desenvolve a segurança no mar, por norma recorre-se à nomenclatura inglesa. Ao termo *safety* (salvaguarda) encontra-se conotada a segurança no que respeita à proteção contra ameaças não intencionais, designadamente, a salvaguarda da vida humana no mar, a assistência a banhistas, a segurança da navegação, o assinalamento e o posicionamento marítimo, a proteção ambiental, etc. Em complemento, ao termo *security* (seguridade) encontram-se associadas as ameaças ou perigos de caráter vincadamente intencional, como os roubos, os atentados, os tráficos, a pirataria marítima, etc..

<sup>5</sup> Estes espaços de jurisdição são tridimensionais e incluem a superfície, a coluna de água e o leito marinho.

<sup>6</sup> Isabelle Collet, Eurostat, *Statistics in Focus – Economic ebb and flow in maritime sectors*, maio de 2013.

<sup>7</sup> Anuário Estatístico da Marinha, 2001-2012.

<sup>8</sup> Fernando Pessoa (1888-1935).

<sup>9</sup> Luís de Camões (1524-1580).

<sup>10</sup> D. Francisco de Almeida (1450-1510).

<sup>11</sup> Miguel de Unamuno y Jugo (1864-1936).