

# 'Existe um acervo muito grande de cabos submarinos que atracam no nosso país'

**DUARTE LYNCE DE FARIA**  
Professor universitário

Duarte Lynce de Faria, professor universitário e autor do livro *O (novo) Direito da Segurança Marítima*, aborda as questões dos cabos submarinos e da descarbonização no setor, e aponta um rumo sustentável a seguir.

TEXTO  
Gonçalo Nabeiro  
FOTOGRAFIAS  
Bruno Gonçalves

**N**um contexto geopolítico como o atual, a segurança marítima é, sem dúvida, um ponto fulcral. Pode explicar a importância dos cabos submarinos e da sua respetiva proteção? Acho que o tema não só está na ordem do dia, como é extremamente importante para um país como Portugal. Primeiro, todos sabemos que Portugal serve de *hub* para os próprios cabos submarinos, ou seja, numa palavra um pouco mais técnica, existe um acervo muito significativo de cabos submarinos que atracam no nosso país, concretamente no Continente. E o que acontece é que os cabos submarinos atuais, mercê das tecnologias novas, são completamente distintos dos que em 1884 estavam protegidos pela Convenção de 1884 para a Proteção dos Cabos Telegráficos Submarinos, então designados 'cabos telegráficos'. E durante muitos anos, e como se relê na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (CNUDM), houve uma replica-

ção da versão de 1884 sem praticamente qualquer alteração (artigos 113.º a 115.º). Ora, sucede que os ditos cabos hoje não são (apenas) telegráficos. Em primeiro lugar, têm vários tipos de utilizações e necessariamente a começar desde logo pelos cabos de fibra ótica, mas não só. Contam-se também os cabos submarinos de transmissão de energia elétrica para terra tendo em conta, nomeadamente, o funcionamento das plataformas eólicas renováveis *offshore*. Depois, existem os tradicionais *ductos* que são cabos submarinos que transportam determinado tipo de hidrocarbonetos e afins, como seja o gás natural. E veja-se, por exemplo, o que sucedeu há cerca de dois anos no Mar Báltico que originou a disrupção do *ducto* North Stream II, que abastecia de gás natural alguns países costeiros do Báltico a partir da Rússia, incidente esse ainda hoje envolto em grande polémica. A questão hoje que se coloca em cima da mesa é a de afirmar que os cabos submarinos atuais precisam de outro tipo de tratamento que não pode ser o mesmo trazido de 1884. A segunda questão que me parece importante é que Portugal tem uma zona de jurisdição, do ponto de vis-

ta marítimo, extremamente grande. Acrescenta-se que o nosso país tem um processo a correr na Comissão de Limites da Plataforma Continental nas Nações Unidas para a extensão da plataforma continental das 200 para as 350 milhas. Assim sendo, Portugal, ao assumir, e bem, todas estas iniciativas, deve também assumir as suas responsabilidades no que respeita ao mapeamento, proteção e planeamento de iniciativas no fundo marinho sob sua jurisdição. O enfoque residirá também na forma e planeamento da utilização de determinado tipo de equipamentos no fundo do mar e na coluna de água – como é o caso dos cabos submarinos – e simultaneamente, responsabilizar-se pelo seu controlo, monitorização e proteção.

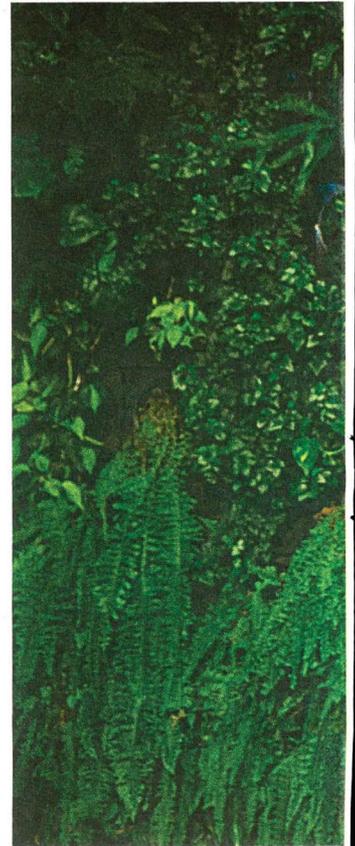
Qual é o dever dos Estados nessa proteção, que é um tema que aborda num artigo seu? Exatamente. E sabe por que considero importante abordar este tema? Porque a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 foi feita num determinado circunstancialismo político mundial que tinha essencialmente a ver com uma cooperação internacio-

nal entre todos os Estados. Inclusivamente, no caso da investigação científica marinha, foi defendida que, em «circunstâncias normais» (artigo 246.º da CNUDM), os Estados costeiros deveriam dar o seu consentimento para o exercício por terceiros Estados de «projetos de investigação científica marinha» com o objetivo de «aumentar o conhecimento científico do meio marinho em benefício de toda a humanidade».

Tratava-se de uma ideia de recolha e de partilha de conhecimento que dificilmente pode hoje ser levada à prática quer porque os Estados costeiros querem ter uma palavra decisiva na autorização, tendo em conta razões da segurança do Estado, quer ainda porque a partilha da informação nunca foi verdadeiramente conseguida na sua plenitude.

A própria Convenção das Nações Unidas de 1982 foi elaborada entre 1973 e 1982, numa fase da História com a emergência de um conjunto muito significativo de novos Estados independentes como foi também o caso dos países africanos de língua portuguesa.

O ambiente era propício ao desenvolvimento das Convenções de





1958 e, conseqüentemente, ao reconhecimento de novos espaços marítimos sob jurisdição costeira e à partilha do conhecimento Norte-Sul. Promovia-se, assim, o desenvolvimento do hemisfério meridional, no esteio do princípio anunciado pelo embaixador de Malta, Arvid Pardo, nos anos sessenta quando defendeu a criação da 'Área' (fundos marinhos para além do limite da jurisdição nacional) como 'Património Comum da Humanidade' (ou seja, sem possibilidade de apropriação pelos Estados).

Definiu-se, assim, o regime da Zona Económica Exclusiva (ZEE), com a matriz de 'zona preferencial', em que o Estado costeiro tiraria partido do aproveitamento dos seus recursos vivos, assumindo a obrigação de os partilhar com os Estados ditos 'desfavorecidos', por exemplo, com os Estados interiores (excetuando os Estados costeiros cuja economia dependesse «preponderantemente do aproveitamento» daqueles recursos vivos – artigo 71.<sup>o</sup>).

Contudo, no que respeita ao (novo) regime da Plataforma Continental (que deixou de ter um sentido geomorfológico dos fundos marinhos, beneficiando todos os países costei-

↑ Licenciado em Ciências Militares-Navais, Lynce de Faria é vogal do Conselho de Administração da APS - Administração dos Portos de Sines e do Algarve

ros com um limite (normal) até às 200 milhas, sem prejuízo da delimitação equitativa entre os Estados situados frente-a-frente), a ideia que vingou foi a de um espaço marítimo em que o Estado costeiro exerceria poderes 'soberanos' (ou seja, não partilhados) no que respeita à exploração dos seus recursos.

Aquilo que se coloca hoje em cima da mesa é algo diferente do que a Convenção definiu em 1982. Trata-se de os Estados costeiros exercerem os seus poderes de jurisdição como vertente, também, da sua segurança (e da sua soberania) e da monitorização da informação e não apenas do aproveitamento dos recursos.

E nós aí entramos numa outra perspectiva. Ou seja, ninguém tem dúvidas que no Mar Territorial, o Estado poderá exercer esses poderes na sua plenitude, a partir do momento em que aquele espaço marítimo faz parte integrante do seu território. Porém, além das 12 milhas, o regime altera-se. E prosseguindo, dir-se-á: Fará sentido o Estado costeiro autorizar e monitorizar cabos submarinos que aterram em terra imersa até às 12 milhas e a partir das 12 milhas não assumir qualquer res-

ponsabilidade? Não parece fazer qualquer sentido.

E no caso específico dos cabos de fibra ótica: Fará sentido o Estado costeiro alhear-se da responsabilidade sobre os cabos submarinos a partir das 12 milhas, quebrando a conectividade digital e prescindindo de receber a informação que determinados equipamentos inseridos nos sistemas dos cabos poderão transmitir para terra quer de características ambientais locais quer de alertas de tremores de terra ou de tsunamis? Também não parece fazer qualquer sentido sobretudo porque os cabos submarinos atualmente são, efetiva ou potencialmente, SMART.

O que isso significa em termos concretos?

SMART é um acrónimo de Science Monitoring And Reliable Telecommunications. Trata-se de cabos que têm a possibilidade de neles serem instalados pequenos equipamentos transmissores que têm a capacidade de transmitir o ambiente do local, como por exemplo, a imagem do meio marinho em tempo real (a imagem de uma baleia que por ali passe) ou mesmo a informação de um tremor de terra que fornece um aviso antecipado razoável em terra dada a velocidade de transmissão da informação na fibra ótica ser muito superior à propagação das ondas telúricas.

Ora, se assim é, faz todo o sentido que o Estado costeiro tenha um controlo efetivo sobre esta implantação dos cabos num duplo sentido. O primeiro sentido é, de facto, saber o que se passa e ter essa informação dedicada em primeira linha. Mas, em segundo lugar, tem de assumir também a capacidade de proteger esses cabos, coisa que só muito esporadicamente, como também se sabe, ocorreu. Relembro, por exemplo, na Segunda Guerra Mundial os alemães cortaram parte das comunicações dos cabos telegráficos nos Açores. Mas era uma situação muito pontual.

A ideia em 1982 não era essa, não era a disrupção, era a partilha, o 'Património Comum da Humanidade', a partilha do conhecimento como alavanca do desenvolvimento. Também hoje queremos um mundo melhor, queremos o mundo que não é o mundo que temos hoje.

Contudo, o paradigma é claramente diferente do que se traduziu em 1982 e, portanto, haverá que prover outros poderes que são fundamentais em dois aspetos distintos: o Estado costeiro nos seus espaços marítimos, sob a sua jurisdição (isto é, Plataforma Continental

**“A UE não deve prejudicar a concorrência do transporte marítimo”**

**“Os Estados costeiros devem exercer os seus poderes de jurisdição como vertente da sua segurança”**

ID: 114033815

08-11-2024

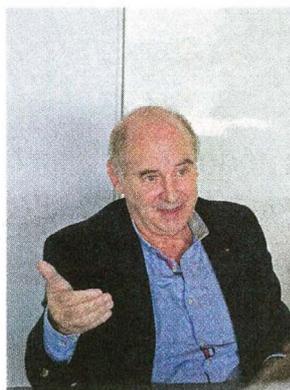


**‘Faz todo o sentido que o Estado costeiro tenha um controlo efetivo sobre a implantação dos cabos SMART’**

**DUARTE LYNCE DE FARIA**

Professor universitário

**‘A disrupção dolosa dos cabos submarinos deve passar a ser classificada como um crime internacional, vertido num instrumento jurídico de Direito Internacional’**



**‘A substituição dos combustíveis tradicionais é complicada porque ainda não existe a tecnologia adequada para a produção, em larga escala, das energias renováveis’**

PÁGINA ANTERIOR

e Zona Económica Exclusiva) deve assumir um controlo e uma monitorização efetiva dos cabos submarinos implantados (ou a implantar) e também, de alguma maneira, numa segunda aproximação, ser ele próprio responsável de os proteger contra ações de disrupção.

Porém, essas ações de disrupção podem ser, de alguma maneira, classificadas como ações de disrupção intencionais ou ações de disrupção praticadas «de forma imprudente» (*recklessly* em Direito Internacional). Não se trata de ações ‘meramente negligentes’ pois terá de haver também alguma imprudência ignorando, por exemplo, a demarcação dos cabos submarinos nas cartas náuticas o que implica que nessas zonas talvez não seja adequado fundear (ou ancorar) um navio. Assim, a disrupção dolosa ou de forma imprudente dos cabos submarinos deve passar a ser classificada como um crime internacional, vertido num instrumento jurídico de Direito Internacional (convenção ou protocolo).

Ao ler algumas passagens do seu livro, O (novo) Direito da Segurança Marítima: o navio, os Estados, as convenções e a autonomia, há um capítulo que salta, inevitavelmente, à vista, que é o da poluição marinha e o quadro de responsabilidade. Qual a importância e a responsabilidade do setor marítimo no combate às alterações climáticas?

É fundamental. Tentei no livro fazer a abordagem do Direito da Segurança Marítima em três vetores diferentes e fáceis de explicar: o passado, o presente e o futuro. E não era capaz de me reter no passado sem falar no presente e sem projetar o futuro. É exatamente aí o ponto que as alterações climáticas entram. Estamos a falar de um impacto do ponto de vista global, do transporte marítimo, sem ser muito significativo em termos de quota (cerca de 4% do

total das emissões de gases com efeito de estufa (GHG) na União Europeia) é, contudo, extraordinariamente importante na adoção de novas tecnologias de descarbonização que afetarão, necessariamente, os outros modos de transporte, particularmente, o transporte rodoviário com uma quota superior a 20%.

E essa resposta, desde logo, se percebe, por exemplo, com as emissões que os navios fazem nos portos. Nós temos de atuar em dois campos diferentes: o primeiro é ter a capacidade dos próprios portos poderem receber determinados navios – designadamente navios de cruzeiro e navios de contentores acima de uma determinada arqueação – obrigando-os a não operarem os seus geradores ou as suas máquinas auxiliares. A ideia é a redução das emissões de GHG que podem diretamente afetar o bem-estar das populações. Trata-se de dotar os portos dos sistemas *onshore power supply* (OPS, ou seja, os navios passam a ser abastecidos de energia elétrica de terra) cessando as emissões, sobretudo, quando os navios estiverem atracados.

Simultaneamente, há que apostar e trabalhar num novo capítulo, que é o capítulo das renováveis, substituindo os atuais combustíveis tradicionais dos navios por combustíveis renováveis. Trata-se de um desafio complicado. Porquê? Porque ainda não existe a tecnologia adequada em algumas áreas essenciais para a produção, em larga escala, das energias renováveis.

Estou convencido que o modelo feito com sensatez, acaba por beneficiar de um certo hibridismo que acontecerá numa fase de transição, sem se perder o rumo da descarbonização e utilizando também os bio-combustíveis para reduzir a tradicional pegada fóssil. Não teremos de assumir metas muito rígidas que estão dependentes dos avanços tecnológicos ainda difíceis de visualizar

mas antes criar um roteiro em que os agentes principais possam dar os seus contributos para se atingirem determinados resultados e que evolua a par daqueles avanços.

E leva-nos também ao seu artigo publicado na revista *Sustainability* onde aborda o regime ETS e a competição desleal. O seu artigo marca uma posição moderada e é publicado numa revista conhecida também pelo seu fundamentalismo climático. Como conseguiu?

Foi um desafio para mim próprio, porque não faltaram revistas internacionais interessadas. A ideia do artigo surgiu numa conferência internacional (SIM24) promovida na Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, em que apresentei um plano do tema a tratar. Quando elaborei o primeiro esboço do artigo (no passado mês de agosto), coloquei-o ao dispor de toda a comunidade internacional (numa modalidade a que se chama *preprint*), assentando de imediato o tema. Seguidamente, um conjunto de jornais internacionais convidaram-me de imediato para procederem à sua publicação. Não aceitei e expliquei-lhes que a minha intenção era, tão somente, chamar-lhes a atenção para o tema, mantendo a publicação no jornal da MDPI *Sustainability*.

Pretendi assim que os leitores habituais do jornal percebessem que existem muitas questões sobre o impacto da descarbonização que ainda estão em aberto e, portanto, essas matérias não podem ser decididas com uma visão meramente reservada ao cumprimento de metas. Por exemplo, a União Europeia deverá continuar a ser uma das pioneiras na descarbonização, sem se prejudicar, em certos casos, a concorrência do transporte marítimo com os portos dos países vizinhos.

No caso de Portugal, situado na periferia da Europa, são nossos concor-

rentes diretos alguns portos do norte de África, como relativamente à Grécia, por exemplo, têm como concorrentes diretos os portos da Turquia. Agora, também alguns portos do centro da Europa começam a sentir a competição do Reino Unido.

Procurou-se, assim, chamar a atenção para a possibilidade de um desvio de tráfego para os portos vizinhos da União Europeia, particularmente, também em Portugal e que é essencial para o desenvolvimento do seu sistema portuário.

E, neste caso concreto, repare, não estamos sozinhos. Temos os portos espanhóis, italianos, croatas, malteses, gregos, cipriotas e muito recentemente outros portos do sul da Europa. Quase todo o flanco sul percebeu que tem de haver adaptações ao regime do ETS aplicado à área marítima (ETS significa Emissions Trading System). Uma vez abrangendo o modo marítimo, o sistema implica pagamento de um imposto sobre as emissões (GHG) que não tem correspondente ao nível mundial. Além das medidas ora propugnadas ao nível da União Europeia, exige-se que a IMO (Organização Marítima Internacional) adote um imposto semelhante sobre os combustíveis que se aplique a todo o transporte marítimo internacional. O transporte marítimo é internacional por natureza e, por isso, pioneirismo nas medidas não pode significar graves impactos na concorrência com prejuízo para o tráfego marítimo europeu.

É este o problema que nós levantámos e que o Estado português denunciou em Bruxelas de forma extremamente pioneira, alertando para que os portos dos países do Sul, poderiam sofrer um impacto direto, de um imposto, que os portos vizinhos concorrentes diretos não têm (por exemplo, o porto de TangerMed). ●

Veja a entrevista na íntegra em [sol.sapo.pt](http://sol.sapo.pt)