



Transporte marítimo, terrorismo e seguro

Alexandre de Soveral Martins

Universidade de Coimbra – Faculdade de Direito

soveralm@fd.uc.pt

Desenvolvimento da colaboração do autor com o projeto
**THE NEW MARITIME SILK ROAD:
NAVIGATION AND SECURITY IN THE TECHNOLOGICAL ERA
CUSMAT – Università di Macerata (PI – Andrea Caligiuri)**



1. Introdução

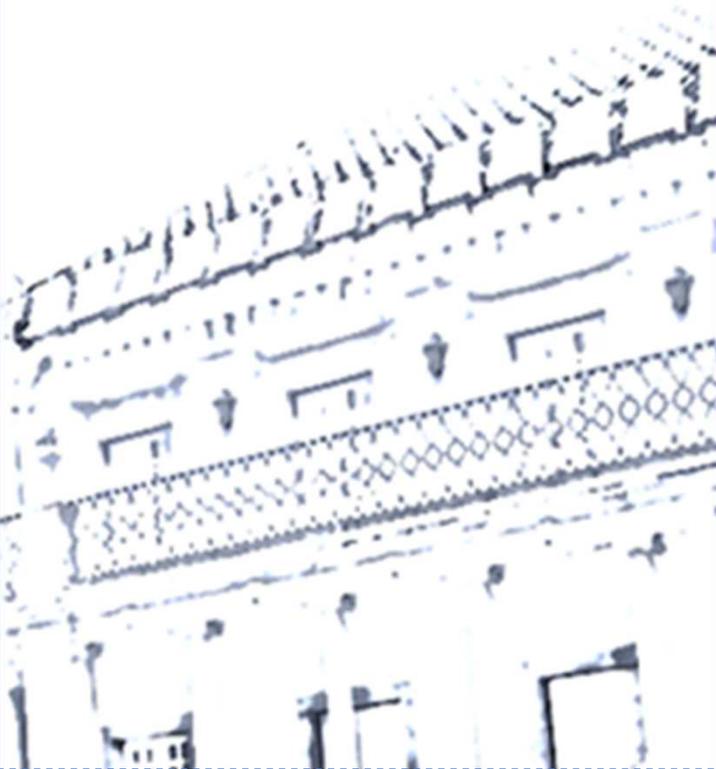
- Pouca informação
- Os grandes números e o cálculo do prémio
- Risco de danos avultados
- Os ataques podem ser efetuados de formas muito variadas: armas de destruição maciça (dirty bombs) a bordo de navios ou em instalações portuárias, utilização dos navios como arma, interrupção da navegação em linhas muito usadas, aquisição de transportadoras, ciberataques...
- High-risk zones, Areas of Perceived Enhanced Risk (APER)
- Navigation Warranties, Navigation Limits Clauses
- Usage Based Insurance (UBI)

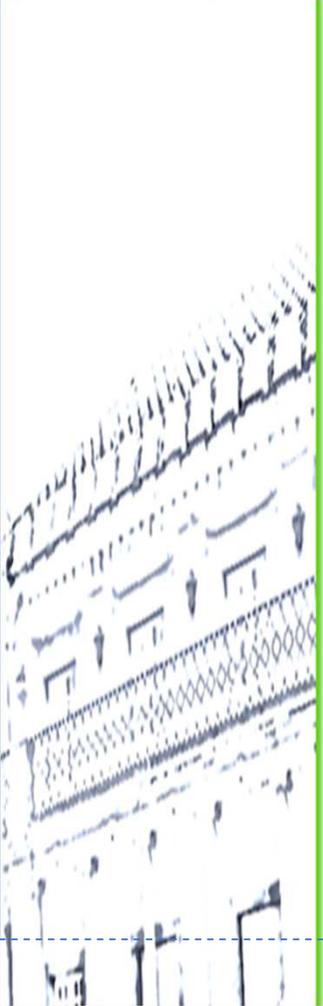
2. A importância da definição de terrorismo

- Convention for the Prevention and Punishment of Terrorism (1937): «acts directed against a State and intended or calculated to create a state of terror in the minds of particular persons, or a group of persons or the general public»
- Diretiva (UE) 2017/541 (Art. 3): lista de atos dolosos que serão terroristas se praticados com um dos seguintes objetivos: intimidar gravemente uma população; compelir de forma indevida os poderes públicos ou uma organização internacional a praticarem ou a absterem-se de praticar um ato; desestabilizar gravemente ou destruir as estruturas políticas, constitucionais, económicas ou sociais fundamentais de um país ou de uma organização internacional
- International Cargo Clauses (Joint Cargo Committee of the Lloyd's Market Association) Termination of Transit Clause (Terrorism) 2009
- «an act of any person acting on behalf or, or in connection with, any organisation which carries out activities directed towards the overthrowing or influencing, by force or violence, of any government whether or not legally constituted or any person acting from a political, ideological or religious motive»
- O perímetro da cobertura. E conflito definição do contrato/definição da lei aplicável!

3. Há mar e mar, há risco e risco

- As loooongas cadeias logísticas
- Multiplicidade de potenciais lesados: transportador, interessado nas mercadorias, pessoas feridas ou herdeiros de falecidos, proprietários ou utilizadores de outros bens danificados ou destruídos, proprietário do navio
- Multiplicidade de potenciais segurados: dono, fretador ou afretador do navio, interessado nas mercadorias a bordo, outra seguradora, beneficiários de garantias sobre as mercadorias ou sobre o navio, acionistas da transportadora, etc.
- Os responsáveis: os terroristas e suas organizações, mas também os proprietários, fretadores ou afretadores do navio, os seus empregados, os operadores portuários, as autoridades portuárias, os consultores em assuntos relacionados com segurança...

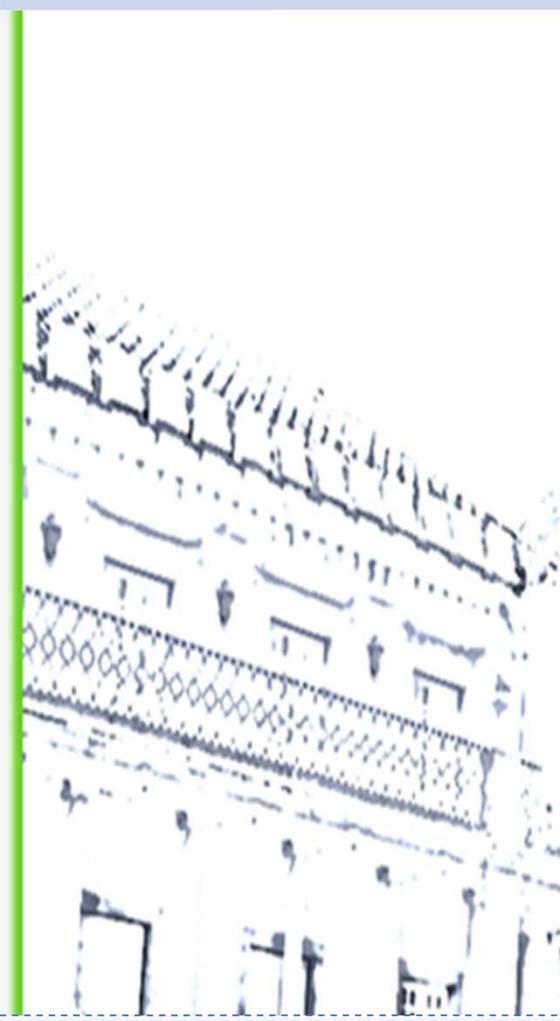


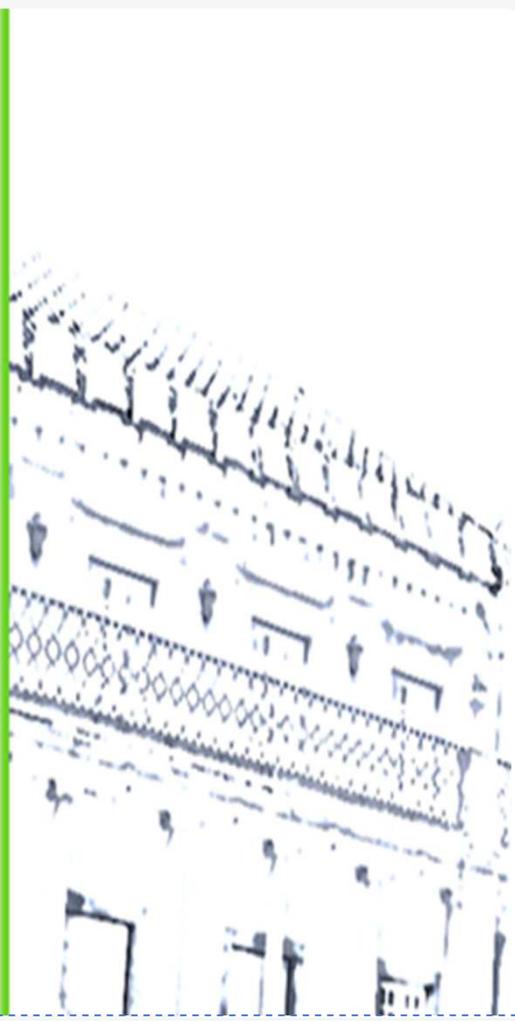
- 
- ISPS Code (International Ship and Port Facility Code), Regulamento 725/2004, Diretiva 2005/65/CE, Regulamento 884/2005, DL 226/2006, DL 93/2012
 - IMO Guidelines on Maritime Cyber Risk Management
 - ISM (International Safety Management) Code (Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição)
 - BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, etc.: Guidelines on Cyber Security Onboard Ships
 - USA: NIST Framework – National Institute of Standards and Technology’s Framework for Improving Critical Infrastructure Cybersecurity)
 - ISSO/International Electrotechnical Commission: 27001 Standard on information technologies
 - Controlo do Estado do Porto e a gestão do ciberrisco
 - Diretiva 2016/1148 «medidas destinadas a alcançar um elevado nível comum de segurança das redes e dos sistemas de informação na União»; Lei 46/2018; Proposta alteração COM(2020) 823 final 2020/0359 (COD)



4. Umas vezes há cobertura, outras não

- Antes do 11 de setembro
- Depois do 11 de setembro: exclusões dominaram
- Como fazer com que o mercado funcione?
- USA: Terrorism Risk Insurance Act of 2002 (TRIA) e Terrorism Risk Insurance Program (TRIP)
- UK e Pool Re: apólices de seguro marítimo não estão abrangidas
- Rússia, Espanha, Austrália, etc.
- Institute Cargo Clauses (A): exclui cobertura quanto a «loss, damage or expense» se causadas por «any act of terrorism» (Clause 7.3.) ou «caused by any person acting from a political, ideological or religious motive» (Clause 7.4).

- 
- Institute Strikes Clauses (Cargo): cobre «loss or damage» causado por «any act of terrorism» (Clause 1.2) e por «any person acting from a political, ideological or religious motive», embora limitada pela Transit Clause (Clause 5)
 - Institute War and Strikes Clauses (Clauses 1.5 and 1.6).
 - Cobertura para ataques NCBR é rara
 - Ataques cibernéticos e Joint Cargo Committee Cyber Exclusion and Write-Back Clause (CL437), paramount
 - «1. In no case shall this insurance cover any loss, damage, liability or expense directly or indirectly caused by, contributed to or arising from: 1.1. the failure, error or malfunction of any computer, computer system, computer software programme, code, or process or any other electronic system; or 1.2. the use or operation, as a means for inflicting harm, of any computer, computer system, computer software programme, malicious code, computer virus or process or any other electronic system [...]»

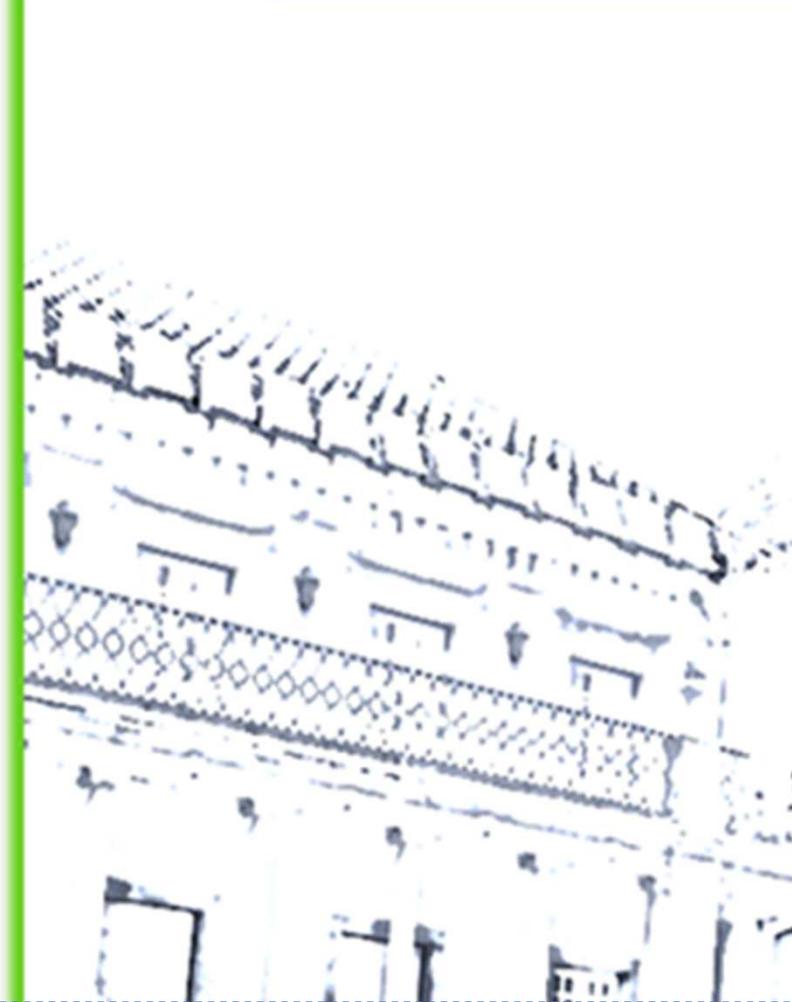


Para concluir

Alternativas:

- a) Normas legais que imponham disponibilização da cobertura;
- b) Apoio público às seguradoras que cobrem o risco de ataque terrorista (pagando em caso de sinistro);
- c) Incentivos fiscais ;
- d) Pools de seguradoras, fundos;
- e) Obrigações «de catástrofe» (CAT Bonds);
- f) Co-seguro;
- g) Reunião de duas ou mais das anteriores.

- Pools serão mais eficientes?
- Soluções nacionais não são suficientes
- O alto mar e os ataques que aí podem ocorrer. A alternativa de uma Convenção Internacional com estabelecimento de um Fundo para casos em que não exista cobertura



FIM!
THE END!