



HENRIQUE SANHUDO BARREIRA

**DO SALVAMENTO MARÍTIMO
— CONTRIBUTOS PARA ANÁLISE E MELHORIA DO SISTEMA E
ORGANIZAÇÃO**

**Dissertação com vista à obtenção do grau de
Mestre em Direito e Segurança**

Orientador:

Professor Doutor José Fontes, Professor Catedrático convidado da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

Co-Orientador:

Comandante Nuno Galhardo Leitão, Capitão-de-Fragata da Marinha Portuguesa, Diretor do Aquário Vasco da Gama

- Lisboa, setembro de 2021 -

Declaração antiplágio

Declaro por minha honra que o trabalho que apresento é original e que todas as minhas citações estão corretamente identificadas. Tenho consciência de que a utilização de elementos alheios não identificados constitui uma grave falta ética e disciplinar.

Fernando Henrique Teixeira Sanhudo de Barros Barreira

Anti plagiarism statement

I hereby declare that the work I present is my own work and that all my citations are correctly acknowledged. I am aware that the use of unacknowledged extraneous materials and sources constitutes a serious ethical and disciplinary offence.

Fernando Henrique Teixeira Sanhudo de Barros Barreira



“Quando penso no mar
A linha do horizonte é um fio de asas
E o corpo das águas é luar,

De puro esforço, as velas são memória
E o porto e as casas
Uma ruga de areia transitória.

Sinto a terra na força dos meus pulsos:
O mais é mar, que o remo indica,
E o bombeado do céu cheio de astros
avulsos.

Eu, ali, uma coisa imaginada
Que o Eterno pica,
Vou na onda, de tempo carregada,

E desenrolo...
Sou movimento e terra delineada,
Impulso e sal de pólo a pólo.

Quando penso no mar, o mar regressa
A certa forma que só teve em mim -
Que onde acaba, o coração começa.

Começa pelo aro das estrelas
A compasso retido em mente pura
E avivado nos vidros das janelas.

Começa pelo peito das baías
A rosar-se e crescer na madrugada
Que lhe passa ao de leve as orlas frias.

E, de assim começar, é abstrato e imenso:

Frio como a evidência ponderada.
Quente como uma lágrima num lenço.

Coração começado pelos peixes,
És o golfo de todo o esquecimento
Na minha lembrança que me deixes,

E a rosa dos Ventos baralhada:
Meu coração, lágrima inchada,
Mais de metade pensamento.”

Vitorino Nemésio, *Correspondência ao
Mar, O Bicho Harmonioso,*

AGRADECIMENTOS

Os agradecimentos não vão dispostos pela ordem de importância, até porque numa equação como a elaboração de uma dissertação de mestrado há vários fatores que permitem minorar o esforço, tornar mais leve o caminho e chegar a bom porto:

Um navio apenas chega a bom porto com o empenho da guarnição, no caso desta dissertação, com apoio da família, amigos e orientador.

Começo por agradecer ao Professor Doutor José Fontes que, mesmo perante várias contrariedades e escassez de tempo – um dos bens mais preciosos de que dispomos – sempre se mostrou disponível e incansável. Muito obrigado por todas as correções, apoio e compreensão.

Agradeço aos meus pais, que procuro sempre orgulhar e que sempre me apoiaram incondicionalmente, fazendo com que nunca perdesse o foco, duas das pessoas mais importantes da minha vida.

À minha irmã que, mais do que isso, é uma grande amiga e conselheira, sendo que não há grandes palavras para descrever a relação e cumplicidade que sinto com ela.

Ao meu cunhado e amigo Milton Spínola Abreu, meu confidente e conselheiro.

Ao Carlos Moutinho, que sempre me aconselhou com amizade e humildade e, a quem se deve o início de todo o meu percurso profissional.

Ao meu co-orientador e amigo, Nuno Galhardo Leitão, pela sua pela visão e aconselhamento constante, desde o início da minha atividade profissional.

Ao Pedro Mendonça das Neves, com quem tenho vindo a desenvolver atividade profissional e que demonstrou desde sempre grande empatia, solidariedade e amizade.

Aos Capitães de Porto que forneceram a informação constante das entrevistas, pela acessibilidade e cooperação que demonstraram.

Ao Segundo-tenente Gonçalves Dias, a prestar serviço no COMAR, pela disponibilidade para reunir e responder às questões colocadas.

A todos os que me acompanham profissionalmente na Secretaria Regional do Mar e das Pescas, pela acessibilidade, compreensão e amizade que se criou e tem vindo a cimentar.

O meu profundo e sentido agradecimento a todas as pessoas que contribuíram para a concretização desta dissertação.

ADVERTÊNCIA

A presente Dissertação foi escrita conforme as regras do Novo Acordo Ortográfico, com natural exceção de citações e transcrições em que o mesmo não tenha sido originalmente aplicado.

RESUMO

Dois terços do nosso planeta são mar, uma imponente fonte de recursos e uma forma privilegiada de circulação.

O aumento das trocas comerciais, o aumento populacional das localidades costeiras e a extensão da plataforma continental potenciam a necessidade de regulamentação do espaço marítimo e, em termos iminentemente práticos, acarretam a constante atenção à necessidade de vigilância e salvamento marítimo.

A promoção da segurança no mar é do óbvio interesse de cada Estado, mas também da comunidade internacional, como facilmente se percebe pela existência de múltiplos diplomas supraestaduais.

Foi a ocorrência de acidentes marítimos que cedo despertou a atenção portuguesa para a necessidade de prevenção e minoração dos efeitos, bem como a atenção da comunidade internacional. Para o efeito, foram criados em Portugal mecanismos que foram evoluindo até aos dias de hoje, bem como instrumentos legais internacionais para uniformizar os procedimentos de segurança marítima.

As palavras de ordem são prevenção, a busca, o salvamento e a realização de estudos específicos para análise dos acidentes marítimos, para o que os Estados têm que estar capacitados.

De onde viemos?

Para onde vamos?

Palavras-chave: mar; plataforma continental; vigilância; salvamento marítimo.

ABSTRACT

Two-thirds of our planet are covered by the sea, an important source of resources and a privileged way of circulation.

The trading growth, the increase of people living in coastal cities, the extension of the Portuguese continental platform, boost the regulation needs as to what concerns the maritime area, and entails the constant need of awareness on surveillance and maritime rescue matters.

The maritime security is, not only a national task, but an international concern, as can be easily seen by the variety of supranational diplomas.

With the occurrence of maritime accidents, not only Portugal, but the international community got aware of the need for preventing and mitigating its effects. For such, there were made efforts to create mechanisms and international legal instruments to harmonize maritime safety and security procedures, product of a constant evolution.

The mottoes are: prevent, search, rescue, research and analyze the maritime accidents, so that the Countries can be able to undertake effective procedures.

Where did we came from?

What will the future bring?

Keywords: sea; continental platform; surveillance; maritime rescue.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	5
ADVERTÊNCIA	7
RESUMO	9
ABSTRACT	11
LISTA DE ABREVIATURAS	16
LISTA DE FIGURAS	22
INTRODUÇÃO	24
1. ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL	26
1.1. Zonas Marítimas	26
1.1.1 Águas Interiores Marítimas	26
1.1.2 Mar Territorial	26
1.1.3 Zona Contígua	27
1.1.4 Zona Económica Exclusiva	28
1.1.5 Plataforma Continental	29
1.1.6 Alto Mar	31
1.2. Região de Busca e Salvamento	31
1.3. Busca e Salvamento	33
1.4. Salvamento Marítimo/Salvação e Assistência	34
1.5. Acontecimento de Mar	35
1.6. Protecção Civil	36
2. IMPORTÂNCIA HISTÓRICA DO MAR	36
Desde tempos imemoriais, à atualidade.....	36
3. OUTROS CONTEXTOS INTERNACIONAIS	40
3.1 Alemanha	40
3.2 Espanha	41
3.3 França	43
3.4 Itália	46
3.5 Reino Unido	48
4. INDIVIDUALIZANDO AS INSTITUIÇÕES E AUTORIDADES PORTUGUESAS	51
4.1 Enquadramento	51
4.2 O Sistema da Autoridade Marítima	51
4.3 A Marinha Portuguesa	53

4.3.1	A Marinha Portuguesa.....	53
4.3.2	A Autoridade Marítima Nacional	54
4.3.2.1	A Direção-Geral da Autoridade Marítima.....	55
4.3.2.1.2	O Instituto de Socorros a Náufragos	57
4.3.2.1.3	A Polícia Marítima	58
4.4	A Força Aérea Portuguesa	59
4.5	A Guarda Nacional Republicana.....	59
4.6	A Polícia de Segurança Pública.....	60
4.7	O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras	61
5.	O QUADRO LEGISLATIVO, AS CONVENÇÕES E RESPONSABILIDADES INTERNACIONAIS	62
5.1	Do Contexto Internacional	62
5.1.1	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar	63
5.1.2	Organização Marítima Internacional.....	64
5.1.3	Convenção para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroação	64
5.1.4	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)	65
5.1.5	Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo.....	66
5.1.6	Convenção relativa à Organização de Satélites Marítimos (IMSO)	68
5.1.7	International Life Saving.....	68
5.1.8	North Atlantic Coast Guard Forum.....	68
5.1.9	A Agência Europeia de Segurança Marítima a Vigilância Marítima Integrada e a Política Marítima Integrada	69
5.1.10	Agência FRONTEX	70
5.2	Ao Contexto Nacional.....	70
5.2.1	Do Passado	70
5.2.2	Do Presente	72
6.	MODELO OPERACIONAL	73
6.1	Enquadramento	73
6.2	A Prática	74
7.	DADOS DE SALVAMENTO MARÍTIMO EM PORTUGAL	78
7.1	Dados da Marinha Portuguesa	79
7.2	Dados recolhidos junto de Capitánias.....	79
8.	QUE DIFICULDADES SUBSISTEM?.....	83
9.	POSIÇÃO ADOTADA	87
	CONCLUSÕES	91
	BIBLIOGRAFIA.....	93

LISTA DE ABREVIATURAS

Al.	Alínea
AMN	Autoridade Marítima Nacional
Art.º	Artigo
BF	Brigada Fiscal
CCAMN	Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional
CDPM	Comissão do Domínio Público Marítimo
CEMA	Chefe do Estado-Maior da Armada
Cf.	Confronte/conforme/confira
CGPM	Comando-Geral da Polícia Marítima
CIDPC	Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental
CISM	Convenção Internacional sobre o Salvamento Marítimo
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNCM	Centro Nacional Coordenador Marítimo
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COMAR	Centro de Operações da Marinha
CPA	Código do Procedimento Administrativo
CROSS	Centros Regionais Operacionais de Vigilância E Salvamento
CRP	Constituição da República Portuguesa
CTT	Canot Tous Temps
DGM	Direção-Geral da Marinha
DGAM	Direção-Geral da Autoridade Marítima
DGSFM	Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo
DGzRS	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger
EMEPC	Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
EMGFA	Estado-Maior-General das Forças Armadas
EMSA	Agência Europeia de Segurança Marítima
ENM	Estratégia Nacional para o Mar
ESV	Estações Salva-Vidas
EUROMARFOR	Força Marítima Europeia
FAP	Força Aérea Portuguesa
FEAMP	Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas

FFAA	Forças Armadas
FRONTEX	Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira
GAMA	Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica
GF	Guarda Fiscal
GMDSS	Sistema Marítimo Global de Socorro e Salvamento
GNR	Guarda Nacional Republicana
GPS	Global Positioning System
HM COASTGUARD	Her Majesty's Coastguard
IMDatE	Integrated Maritime Data Environment
IPMA	Instituto Português do Mar e da Atmosfera
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
ISN	Instituto de Socorros a Náufragos
LBPC	Lei de Bases da Proteção Civil
LOMAR	Lei Orgânica da Marinha
LSI	Lei de Segurança Interna
MAI	Ministério da Administração-Interna
MDN	Ministério da Defesa Nacional
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre
MRSC	Maritime Rescue Sub-Centre
N.º	Número
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMI	Organização Marítima Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
OPC	Órgão de Polícia Criminal
PJ	Polícia Judiciária
PM	Polícia Marítima
Proc.	Processo
PSP	Polícia de Segurança Pública
RGC	Regulamento geral das Capitánias
SAM	Sistema da Autoridade Marítima
SAR	Search and Rescue
SBSA	Serviço de Busca e Salvamento Aéreo
SBSM	Serviço de Busca e Salvamento Marítimo

SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SIOPS	Sistema Integrado de Operações de Proteção e Socorro
SIVICC	Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo
SNCTM	Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo
SOLAS	Safety of Life at Sea
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
UCC	Unidade de Controlo Costeiro
UE	União Europeia
ZEE	Zona Económica Exclusiva

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – A dimensão das águas interiores marítimas portuguesas

Figura 2 – A dimensão do mar territorial português

Figura 3 – A dimensão da zona contígua portuguesa

Figura 4 – A dimensão da ZEE Portuguesa

Figura 5 – Plataforma Continental Portuguesa

Figura 6 – Plataforma Continental Portuguesa para além das 200 milhas náuticas/Limites exteriores da Plataforma Continental reclamada

Figura 7 – Região de Busca e Salvamento Portuguesa

Figura 8 – Ocorrências SAR representadas por pontos no mapa do ano 2017

INTRODUÇÃO

O mar é um espaço da maior importância a nível mundial, nele se desenvolvendo diversas atividades principais da atual sociedade, desde o comércio, passando pela pesca, até ao turismo, às quais aproveita uma grande característica do mar: o esbatimento das fronteiras.

Essas atividades revestem carácter de grande importância no âmbito da afirmação estratégica e económica dos Estados, sobretudo quando se trata de Estados que possuem costa e que, por isso mesmo, estendem a sua soberania a uma zona de mar adjacente ao seu território continental.

Porém, a exploração e o desenvolvimento dessas áreas de atividade trazem consigo riscos associados que, não raras vezes, convocam a intervenção dos meios de salvamento marítimo que, nas palavras de Nuno Aureliano¹, carecem «de mecanismos de atenuação dos danos» e que constitui «em termos jurídicos, uma manifestação do que vem sendo designado como “solidariedade externa” no mar ou solidariedade proveniente do exterior do navio ou da expedição marítima».

Pense-se, por exemplo, nos vários acidentes ocorridos no mar ao longo dos tempos, desde a colisão do *MV Doña Paz* com o petroleiro *MT Vector*, a 20 de dezembro de 1987, à colisão do navio *Titanic RMS* com um *iceberg*², passando pelo *MV Le Joola* afundado na costa da Gâmbia, a 26 de setembro de 2002, pelo *Costa Concordia* encalhado na Isola del Giglio, a 13 de janeiro de 2012 e até pelo *Ever Given*, encalhado no Canal do Suez a 23 de março de 2021.

Quando ocorrem esses eventos, a quem compete o socorro? De que meios se pode lançar mão? Que perspectiva de futuro?

¹ In “A Salvação Marítima”, p. 11.

² Lá voltaremos, a propósito da convenção Safety of Life at Sea (doravante, SOLAS).

1. ENQUADRAMENTO CONCEPTUAL

“Do fundo dessa pintura realista do mar, costumes, estilo de vida e maneiras de ser dos pecadores em geral, emergem, destacados a pinceladas vigorosas e contrastantes, os perfis desses velhos lobos-do-mar, vivos ainda alguns, desaparecidos outros dos convívios dos homens que não da sua memória.”

O. Lemos, CFR, *in* Revista da Armada, Compilação de revistas do ano de 1974

1.1. Zonas Marítimas

1.1.1 Águas Interiores Marítimas

Trata-se de zona marítima que corresponde a massas de água que se localizam entre a linha de base e a linha de costa, “para fora das embocaduras dos rios e rias (...) o total de águas interiores marítimas é de 6 508 km² no Continente, 6 082 km² no arquipélago dos Açores e 825 km² no arquipélago da Madeira.”³.

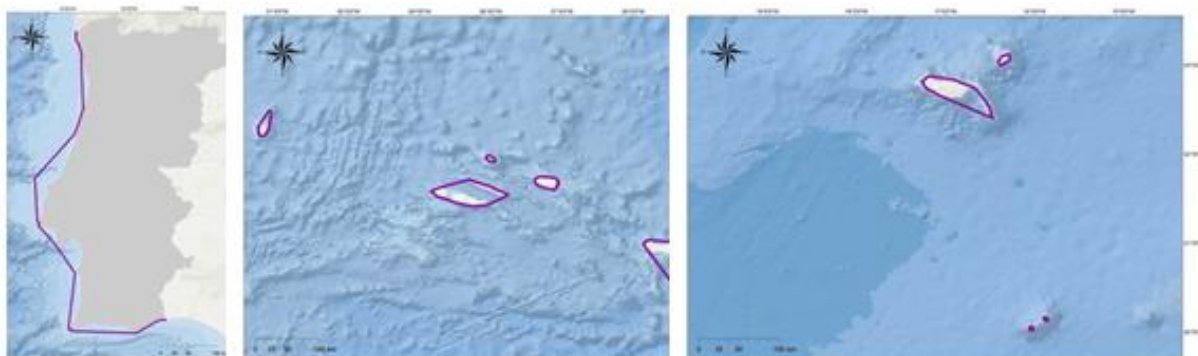


Figura 1 – A dimensão das águas interiores marítimas portuguesas

Fonte: DGRM (2021)

1.1.2 Mar Territorial⁴

Por mar territorial entende-se a parcela de águas adjacentes que se estende, desde a linha de base normal⁵ até um limite exterior de 12 milhas náuticas⁷.

³ Fonte: DGRM.

⁴ Por simplicidade, não iremos deter-nos com as linhas de base da foz dos rios, das baías, sob pena de nos desviarmos do nosso objecto de estudo.

⁵ A linha de baixa-mar, de acordo com o art.º 5.º da CNUDM.

⁶ Art.º 3.º da CNUDM.

⁷ Art.º 4.º da CNUDM.

Essa parcela de mar adjacente está sob a soberania do Estado costeiro/arquipélago⁸⁹, não só no que respeita ao espaço marítimo, mas também no que se refere ao espaço aéreo a ele sobrejacente¹⁰.

Quando se fala em linha de base normal fala-se na linha de baixa-mar ao longo da costa, tal como indicada nas cartas marítimas de grande escala reconhecidas oficialmente pelo Estado costeiro.

Nessa faixa chamada mar territorial, o Estado costeiro/arquipélago detém os mesmos poderes de soberania de que goza no restante do seu território e nas águas interiores.

Segundo a DGRM, “A dimensão da área do mar territorial de Portugal, considerando todas as parcelas do território, é de cerca de 50.957 km², dos quais 16.460 km² correspondem à parcela do continente, 23.663 km² à parcela do arquipélago dos Açores e 10.834 km² à parcela do arquipélago da Madeira”¹¹.

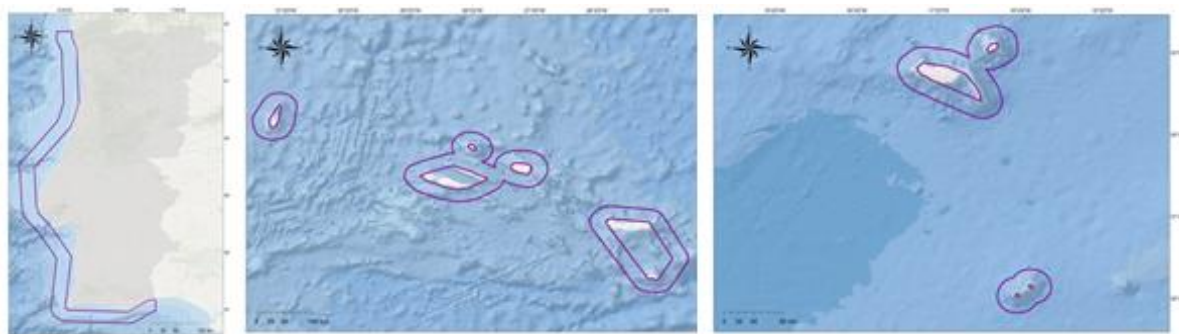


Figura 2 – A dimensão do mar territorial português

Fonte: DGRM (2021)

1.1.3 Zona Contígua

Por zona contígua entende-se o espaço marítimo que, contendo-se na ZEE, se estende desde o limite exterior do mar territorial, por 12 milhas náuticas¹².

⁸ A este propósito, tivemos oportunidade de ler o Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, de 12.01.2012, no processo n.º 1225/08.8, disponível em www.dgsi.pt, no qual se discute precisamente a dominialidade das margens de mar e o reconhecimento da existência de direitos particulares sobre elas.

⁹ Cf. n.º 1 do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

¹⁰ Art.º 2.º, n.º 2 da CNUDM.

¹¹ Informação disponível em <https://www.dgrm.mm.gov.pt/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicao-ou-soberania-nacional>.

¹² De acordo com o art.º 33.º da CNUDM, a zona contígua pode estender-se, no máximo, a 24 milhas náuticas/marítimas.

De acordo com o art.º 33.º da CNUDM, o Estado costeiro pode “tomar as medidas de fiscalização necessárias a: a) Evitar as infracções às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial; b) Reprimir as infracções às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial.”

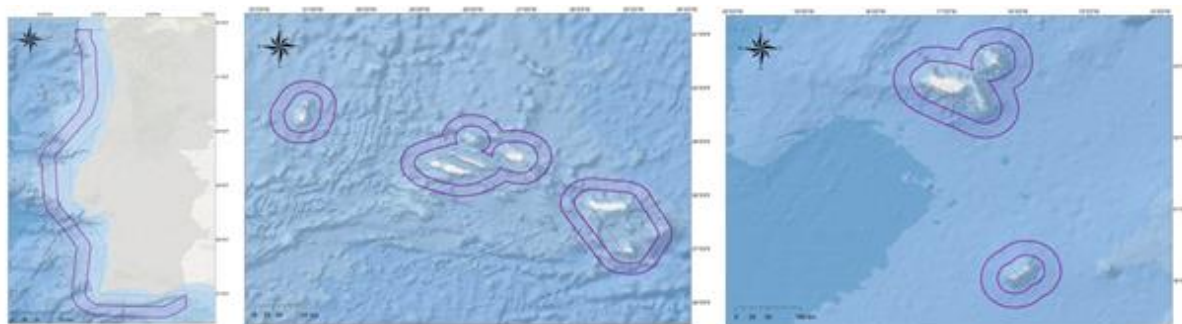


Figura 3 – A dimensão da zona contígua portuguesa

Fonte: DGRM (2021)

1.1.4 Zona Económica Exclusiva

Zona Económica Exclusiva (doravante, ZEE) é a zona que se localiza para além do mar territorial, na qual o Estado costeiro tem direitos de soberania¹³ para efeitos, designadamente, de “exploração e aproveitamento, conservação e gestão de recursos naturais”¹⁴ das águas sobrejacentes do leito do mar e seu subsolo, de aproveitamento para fins económicos¹⁵, de investigação científica marinha, de proteção e preservação do meio marinho, entre outros¹⁶...

Tem a extensão de 200 milhas marítimas desde as linhas de base do mar territorial¹⁷ e é ao Estado costeiro ao qual ela pertença que detém sobre ela jurisdição¹⁸ e soberania¹⁹, nela se incluindo a zona contígua.

A ZEE portuguesa, segundo a DGRM, “compreende 3 subáreas: subárea do continente (287 521 km²), subárea dos Açores (930 687 km²) e subárea da Madeira (442 248 km²)”²⁰.

¹³ Cf. n.º 2 do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

¹⁴ Art.º 56.º da CNUDM.

¹⁵ E, por isso, podem autorizar a construção de infraestruturas para fins de aproveitamento de recursos naturais e construção de ilhas artificiais.

¹⁶ Art.º 56.º da CNUDM.

¹⁷ *Idem*, art.º 57.º.

¹⁸ *Ibidem*. art.º 55.º.

¹⁹ *Ibidem* art.º 56.º

²⁰ Cf. <https://www.dgrm.mm.gov.pt/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicao-ou-soberania-nacional>.

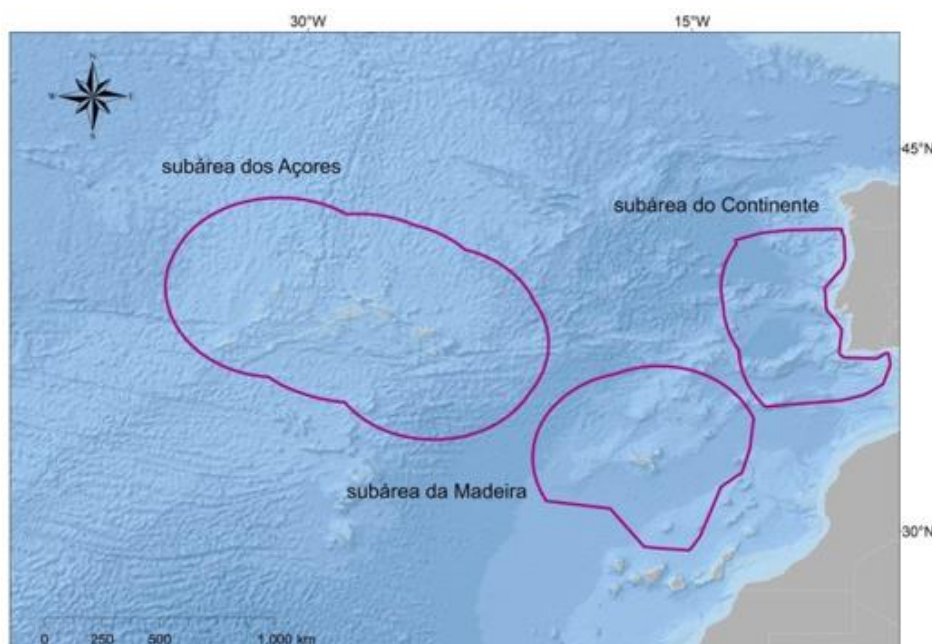


Figura 4 – A dimensão da ZEE Portuguesa

Fonte: DGRM (2021)

1.1.5 Plataforma Continental

A plataforma continental, termo usado, pela primeira vez, em 1887, por Hugh Robert Mill, e tratado pela primeira vez em termos jurídicos pelo Tratado de Praia, pode ser compreendida num duplo prisma: geológico e jurídico²¹.

Segundo o ponto de vista geológico, a plataforma continental é a porção de território marítimo (leito e subsolo) que se estende em declive suave desde a linha de costa, até uma profundidade média que ronda entre os 200 e os 300 metros.

Em termos jurídicos, é a faixa que, estendendo-se além o mar territorial: “Compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância”, pode ler-se no art.º 76.º, n.º 1 da CNUDM.

De notar que, atendendo ao que prevê o art.º 76.º, n.º 4 da CNUDM, a plataforma continental pode ser alargada além das 200 milhas, segundo critérios científicos.

²¹ Vertentes entre si conexas, mas que podem levar a realidades distintas, como se observará nas figuras abaixo.

Por isso, em 1998, Portugal começou a percorrer o caminho tendente ao alargamento dos limites da sua plataforma continental com a criação da Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental (doravante CIDPC), que propôs a criação da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma continental (doravante, EMEPC) em 2004. Foi em 11 de maio de 2009 que foi submetida junto da Comissão de Limites da Plataforma Continental (doravante CLPC) da ONU a reclamação da extensão da plataforma continental, a qual foi formalmente apresentada àquela em 13 de abril de 2010.

Se vier a ser deferida a reclamação de Portugal em relação à plataforma continental, então, o território sob a soberania nacional será aumentado para cerca de 4 milhões de quilómetros quadrados²².

A soberania sobre a plataforma continental é exercida com exclusividade e sem necessidade de efetiva ocupação pelo Estado costeiro à qual ela seja adjacente, quer para exploração, quer para aproveitamento dos recursos naturais, não podendo Estados terceiros exercer tais atividades sem consentimento expreso daquele Estado²³.

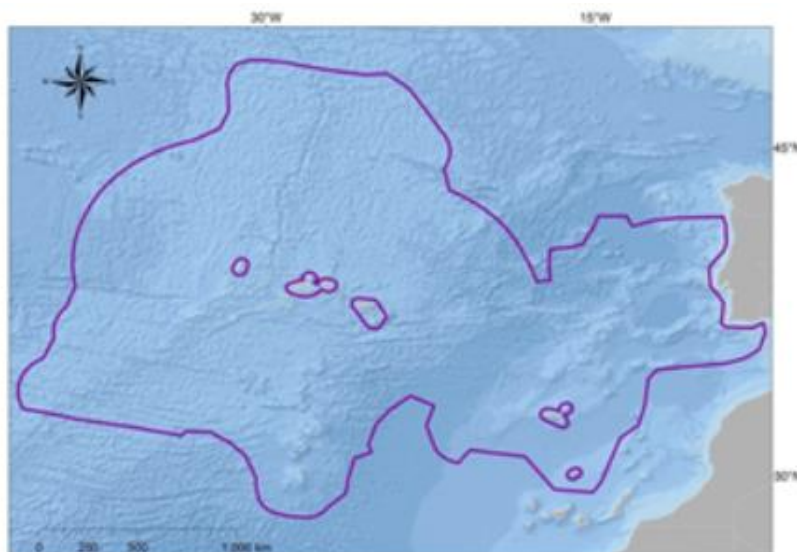


Figura 5 – Plataforma Continental Portuguesa

Fonte – DGRM (2021)

²² Segundo Silva, Jaime Carlos do Vale Ferreira, op. cit., p. 57, citando como fontes a EMEPC e a Marinha Portuguesa.

²³ Art.º 77.º da CNUDM.

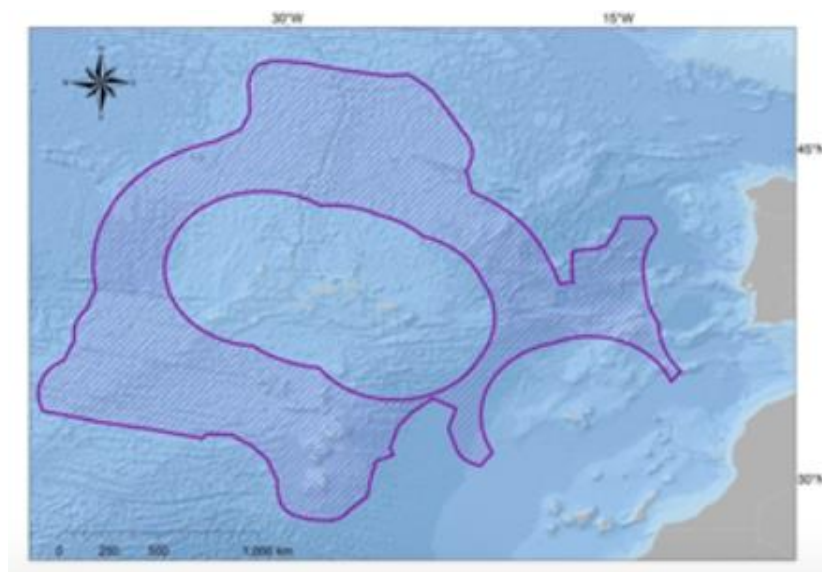


Figura 6 – Plataforma Continental Portuguesa para além das 200 milhas náuticas/Limites exteriores da Plataforma Continental reclamada

Fonte – DGRM (2021)

1.1.6 Alto Mar

Por alto mar entende-se toda e qualquer parte do mar que não deva ser considerada zona económica exclusiva, mar territorial, águas interiores, ou águas arquipelágicas²⁴ e é aberto a todos os Estados, que nele podem livremente navegar, sobrevoar, pescar, levar a cabo investigação científica, sempre tendo como limite iguais liberdades dos demais Estados²⁵ e a utilização pacífica²⁶.

De notar que “nenhum estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do alto mar à sua soberania”²⁷.

1.2. Região de Busca e Salvamento

Da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, de 1979, em conjugação com o Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de outubro, resulta esta região.

²⁴ Art.º 86.º da CNUDM.

²⁵ *Idem* artigos 87.º e 90º.

²⁶ *Ibidem* art.º 88.º

²⁷ *Ibidem*, art.º 89.º.

No total, Portugal é responsável pelo SAR numa área de cerca de 5.754.848 quilómetros quadrados, competindo 572.914 quilómetros quadrados à Search and Rescue Region (doravante, SRR) Lisboa (continente e Madeira) e 5.181.934 quilómetros quadrados à SRR Santa Maria (Açores).

Porém, a Circular SAR.8/Circ.1/Corr.5 de 23 de Abril, da International Maritime Organization (doravante IMO) veio a alterar a delimitação dessa área²⁸, que se encontra dividida em três subáreas, cuja coordenação fica também a cargo dos centros de controlo de Lisboa, Ponta Delgada e do sub-centro do Funchal.

Importa, finalmente, perceber como se procede à delimitação da SRR: “com base no voluntarismo, nos seus interesses específicos e com base em acordos com os países vizinhos”²⁹, cujo processo administrativo incumbe à IMO.

Ainda de acordo com o sítio oficial da DGRM, há uma “zona de vazio de responsabilidades adjacente à zona SAR de Portugal, a sudoeste do arquipélago da Madeira. Este espaço já foi de sobreposição de responsabilidades de Portugal e Espanha, mas no processo de ajustamento de limites, uma descoordenação levou a que ambos os países se desvinculassem em simultâneo da sua cobertura, gerando o atual vazio”.

Deixar ainda alusão ao ponto 2.1.7. do Capítulo 2 da Convenção Internacional sobre o Salvamento Marítimo: “A delimitação das regiões de busca e salvamento não está relacionada e não afectará a delimitação de qualquer fronteira entre Estados”.

²⁸ E a circular IMO SAR.8/Circ. 4, de 1 de dezembro de 2012 manteve-a, mesmo que ainda não tenham sido vertidas para a legislação nacional.

²⁹ Cf. sítio oficial da DGRM, op. cit.

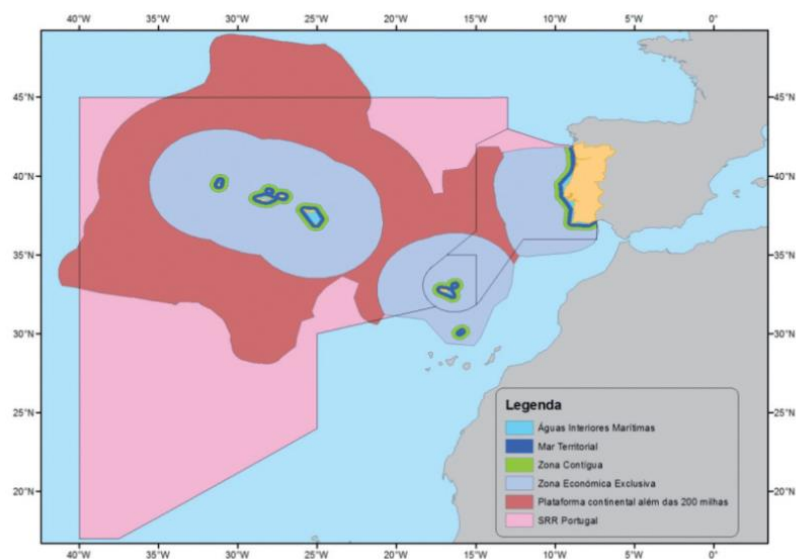


Figura 7 – Região de Busca e Salvamento Portuguesa

Fonte – DGRM (2021)

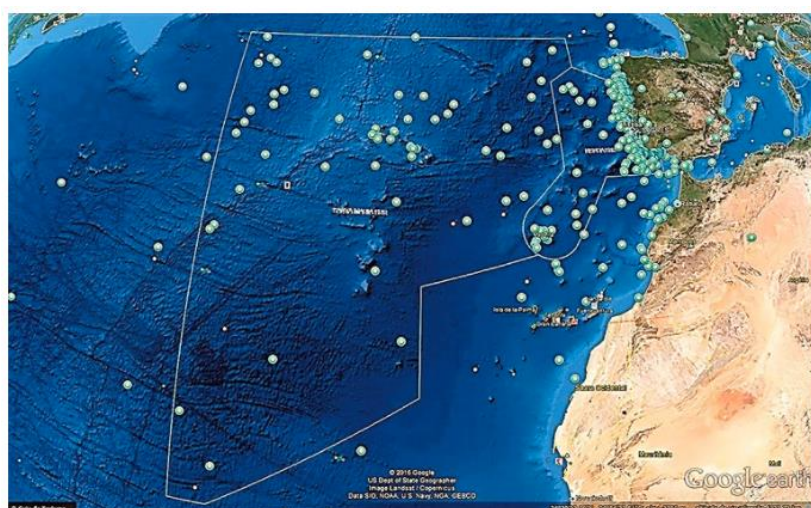


Figura 8 – Ocorrências SAR representadas por pontos no mapa no ano de 2017

Fonte – Sítio oficial da Revista de Marinha (2021)

1.3. Busca e Salvamento

O termo Busca e Salvamento, também designado internacionalmente por *Search and Rescue*, refere-se a ações cujo objetivo é localizar pessoas em situações de risco elevado, por forma a evitar ferimentos, salvar vidas, minimizar perdas ou danos patrimoniais.

Tais ações podem ocorrer em terra ou no mar.

1.4. Salvamento Marítimo/Salvação e Assistência

Em primeiro lugar, esclarecer a razão da junção das terminologias salvação e assistência, o que resulta logo do preâmbulo do Regime Jurídico da Salvação Marítima³⁰: em Portugal prevalece hodiernamente o entendimento de que são equivalentes salvação e assistência, pese embora o caminho até aqui tenha sido marcado por posições distintas de alguns autores como Veiga Beirão, Serra Brandão, Vasconcelos Esteves, Costeira da Rocha, entre outros³¹.

E, assim, socorrendo-nos do mesmo preâmbulo, salvação e assistência significam “o socorro prestado, conjunta ou separadamente, a um navio, à sua carga e às pessoas que se encontram a bordo”.

No art.º 1.º do citado Diploma encontramos as definições legais, entre as quais a de salvação marítima, como sendo “todo o acto ou actividade que vise prestar socorro a navios, embarcações ou outros bens, incluindo o frete em risco, quando em perigo no mar”, cujo conceito é estendido pelo n.º 2 do mesmo artigo, nos seguintes termos: “considera-se ainda salvação marítima a prestação de socorro em quaisquer outras águas sob jurisdição nacional, desde que desenvolvida por embarcações.”

Acrescentar o que resulta do art.º 1.º, da Convenção para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Assistência e Salvação Marítima: “assistência e salvação das embarcações marítimas em perigo, das coisas que se encontram a bordo, do frete e do preço da passagem, bem como os serviços de igual natureza prestados mutuamente por embarcações marítimas e de navegação interior”, independentemente das águas em que são prestados.

E ainda que o art.º 1.º, al. a) da CISM esclarece que “operação de salvação” é “qualquer acto ou actividade desenvolvido para assistir um navio ou outro bem em perigo em águas navegáveis ou em quaisquer outras águas”.

A CNUDM, no número 1 do seu artigo 98.º prevê o “dever de prestar assistência” exigida por parte de um Estado ao capitão de um navio que arvore a sua bandeira sem que crie ou potencialize riscos para o navio, para a tripulação e passageiros que:

- “a) Preste assistência a qualquer pessoa encontrada no mar ou em perigo de desaparecer;
- b) Se dirija, tão depressa quanto possível, em socorro de pessoas em perigo, sempre que esteja informado que necessitam de assistência e sempre que tenha possibilidade razoável de fazê-lo;
- c) Preste, em caso de abalroamento, assistência ao outro navio, à sua tripulação e aos

³⁰ O Decreto-Lei n.º 203/98, de 10 de julho.

³¹ Aureliano, op. cit. pp. 46 a 49.

passageiros e, quando possível, comunique ao outro navio o nome do seu próprio navio, o porto de registo e o porto mais próximo em que fará escala.”

Este artigo fala-nos da obrigatoriedade de prestar socorro, ponto essencial do nosso tema e do direito e que adiante abordaremos, sob pena de desvirtuarmos o presente capítulo.

E, por isso, antes de finalizarmos, citar Nuno Aureliano quando afirma que salvação marítima e, por inerência, assistência é correspondente ao “socorro aquático”³² e que “da análise do conceito de salvação marítima proposto pela lei interna resulta decompor-se este instituto em dois requisitos: uma acção³³ e a existência³⁴ de perigo”³⁵, sem oposição do seu titular, não fazendo o resultado útil parte necessária da definição.

Uma última nota: no preâmbulo do Regime Jurídico da Salvação Marítima lemos que, tal como os demais ordenamentos jurídicos internacionais, também o legislador português deveria, desde a sua publicação, passar a utilizar o termo «salvação», em vez de «assistência».

1.5. Acontecimento de Mar

O Acontecimento de Mar vem definido no art.º 13.º do Regime Jurídico Relativo à Tripulação do Navio³⁶, como “todo o facto extraordinário que ocorra no mar, ou em águas sob qualquer jurisdição nacional, que tenha causado ou possa causar danos a navios, engenhos flutuantes, pessoas ou coisas que neles se encontrem ou por eles sejam transportadas”.

No n.º 2 do mesmo artigo são elencados aqueles que se consideram acontecimentos do mar.

No que à presente dissertação interessa, são acontecimentos de mar o naufrágio, o encalhe, a variação, a arribada, a abalroação, a colisão, o toque, o incêndio, a explosão, o alijamento ou o “aligeiramento, a pilhagem, a captura, o arresto, a detenção, a angária, a pirataria, o roubo, o furto, a barataria, a rebelião, a queda de carga, as avarias particulares do navio ou da carga, bem como as avarias grossas, a salvação, a presa, o acto de guerra, a violência de toda a espécie, a mudança de rota, de viagem ou de navio, a quarentena e, em geral, todos

³² Op. cit. p. 45.

³³ O mesmo autor identifica como ação o reboque, o desimpedimento do leme, a reparação, operações de emersão, extinção de incêndio, entre outras.

³⁴ Que, para o autor, depende de uma certa casuística, mas que pode ser conotado com a possibilidade – iminente, ou não – de verificação de dano grave, de sinistro ou de perda do próprio navio, dos seus componentes, da sua carga e, evidentemente, da sua tripulação, independentemente da sua causa.

³⁵ *Idem*, p. 51.

³⁶ O Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de setembro.

os acidentes ocorridos no mar que tenham por objecto o navio, engenhos flutuantes, pessoas, cargas ou outras coisas transportadas a bordo”³⁷.

1.6. Protecção Civil

Todos os dias e nas mais diversas situações, ouve-se falar de Protecção Civil, embora muitas vezes sem se saber com exatidão o que é.

Os princípios basilares da atividade de Protecção Civil estão previstos e regulados na Lei de Bases da Protecção Civil (doravante LBPC), aprovada pela Lei n.º 27/2006, que, no número 1 do art. 1.º define este conceito como sendo “...a atividade desenvolvida pelo Estado, Regiões Autónomas e autarquias locais, pelos cidadãos e por todas as entidades públicas e privadas com a finalidade de prevenir riscos coletivos inerentes e situações de acidente grave³⁸ ou catástrofe³⁹, de atenuar os seus efeitos e proteger e socorrer as pessoas e bens em perigo quando aquelas situações ocorram.”

2. IMPORTÂNCIA HISTÓRICA DO MAR⁴⁰

“Quando hoje olhamos uma carta antiga, da época das grandes explorações marítimas, ficamos geralmente cativados pela beleza estética da sua composição, das cores, das iluminuras inscritas aqui e além, com navios da época, rosas-dos-ventos, costumes e tipos humanos das terras encontradas, fauna e flora, o real e a fantasia muitas vezes entrelaçados mas sempre motivo de contemplação justificada. (...) Ora, antanho, o navegador é que fazia a carta. O rumo era o que lhe parecia melhor; os resultados do que achava é que lhe permitiam fazer o risco da linha de terra.”

S. Machado, CMG, *O Astrolábio e a Balestilha*, in Revista da Armada, Compilação de revistas do ano de 1974, p. 18.

Desde tempos imemoriais, à atualidade

As questões associadas ao direito marítimo não seriam de colocar não fora a circunstância de, desde tempos imemoriais, a “exploração do mar” fazer parte das mais diversas culturas um

³⁷ Cf. n.º 2 do art.º 13.º do Decreto-Lei n.º 384/99, de 23 de setembro.

³⁸ “Acidente grave é um acontecimento inusitado com efeitos relativamente limitados no tempo e no espaço, suscetível de atingir as pessoas e outros seres vivos, os bens ou o ambiente” – cf. art.º 3.º, n.º1 da LBPC.

³⁹ “Catástrofe é o acidente grave ou a série de acidentes graves suscetíveis de provocarem elevados prejuízos materiais e, eventualmente, vítimas, afetando intensamente as condições de vida e o tecido socioeconómico em áreas ou na totalidade do território nacional” – cf. art.º 3.º, n.º 2, da LBPC.

⁴⁰ Pretendemos deixar a seguinte ressalva: é sem qualquer conotação ou intenção especial que ao longo da presente Dissertação aludimos com maior frequência ao contexto histórico português. De qualquer forma, sempre seria justificado, atendendo ao facto de que foi a circunstância nacional que motivou o nosso trabalho sobre este tema.

pouco por todo o globo terrestre.

Falamos da pesca enquanto fonte de alimento e modo de vida em todo o Mundo, da navegação como forma de descoberta de novas terras e povos, da realização de comércio com recurso ao transporte de mercadorias por via marítima...

Há, se nisso nos detivermos, um enormíssimo potencial no meio marítimo e aquático e desde sempre que o Homem, percebendo essa capacidade, a utilizou e desenvolveu.

Pense-se no momento áureo, no que a Portugal diz respeito – e porque a História Mundial é muitíssimo vasta –, nas expedições às Ilhas Canárias, com D. Afonso IV, nos Descobrimentos, que tiveram lugar entre 1415 e 1543, começando loco com a conquista de Ceuta em África e que tiveram na sua génese a busca por novas rotas comerciais.

Sem os Descobrimentos não teria sido possível – ao menos, não tão cedo – delinear o *mapa mundi* e por causa deles foi possível fazer avanços ao nível da astronomia, da cartografia, da tecnologia e ciência náutica...

Lê-se na Revista da Armada⁴¹, que “quando o século XV estava prestes a terminar, deram-se «duas grandes revoluções marítimas» – a descoberta da América e a ligação do oceano Atlântico com o Índico, realizado pelo grande navegador Bartolomeu Dias e pouco depois consagrada pela viagem de Vasco da Gama. (...) com a chegada da Esquadra de Vasco da Gama a terras da Índia, a uma região cheia de tradições e de riquezas de toda a ordem, realizando o contacto entre duas civilizações, esse acontecimento provocou profunda emoção e perspectivas de grande actividade comercial.”

Vale recordar, a propósito do que também se lê na Revista da Armada⁴², que a descoberta do Caminho Marítimo para a Índia teve, entre outras consequências, a profunda alteração das vias comerciais do “velho mundo”, contribuindo para a “formação do novo espírito científico” e mudando “o eixo da actividade comercial do Mediterrâneo para o Atlântico”.

A este propósito, chamamos à colação a denominada “Aula de Náutica”⁴³, que foi criada “na sequência do pedido que 35 dos principais comerciantes citadinos haviam dirigido à Coroa numa representação datada de 18 de Outubro de 1761, para construção de duas fragatas de guerra destinadas a comboiarem os navios mercantes que saíam pela barra do Porto”, na qual era lida “náutica aos oficiais da marinha e mais pessoas que se quiserem aplicar àquela

⁴¹ Compilação de Revistas de 1971, pp. 18 e 19.

⁴² Idem, p. 20.

⁴³ Que está na génese das faculdades que constituíram a Universidade do Porto e que fora substituída, através de Alvará régio de 9 de Fevereiro de 1803, pela Academia Real de Marinha.

ciência”⁴⁴.

Em termos internacionais, vale a pena dizer que surge na Idade Média a *Nomos rodio nauticon*, uma lei Romano-Bizantina, pese embora venham a aparecer várias fontes do direito do mar locais.

Ainda no que concerne ao positivismo, cerca de 1063, é criada a *Ordinamenta et consuetudo maris edita per cónsules Trani*, aquela que é tida como a mais antiga compilação de direito do mar do oeste latino e que continha normas sobre trocas comerciais e no século 12, são elaboradas as Leis Amalfitanas, sob a designação de *Capitula et ordinationes curiae maritimae*, ou *La Tabula Amalfa*.

Fazer ainda uma breve referência à *Deutsche Hanse*⁴⁵, uma aliança comercial de influência alemã, que se regia por um quadro legal comum, que vigorou entre os séculos XII e XVII, e através do qual foi possível estabelecer um monopólio comercial, para exportação e troca mercantil de bens e matérias-primas entre cidades do norte europeu e do Báltico, com Veneza e Génova.

Tudo o que vem sendo dito serve para ajudar a perceber a transversalidade e a importância histórica do mar⁴⁶ (designadamente, pelos seus recursos e pelo potencial de transporte) e, por inerência, do Direito Marítimo.

O valor do mar é, como se evidencia, incalculável, sendo símbolo de progresso e de melhoria de vida das populações e, por isso mesmo, “é crescentemente importante para as nações e organizações que têm desenvolvido capacidades para tirarem melhor partido da sua riqueza, quer no presente, quer na óptica do seu uso futuro”⁴⁷.

A perceção da importância do mar para os Estados, seja ao nível de matérias-primas minerais, de transporte marítimo, de outras fontes de riqueza em geral e até ao nível de investigação científica, leva a que a maioria da população mundial se estabeleça em localidades próximas do mar⁴⁸⁴⁹.

⁴⁴ cf. https://sigarra.up.pt/up/pt/web_base.gera_pagina?p_pagina=antecedentes%20da%20universidade%20do%20porto.

⁴⁵ Ou Liga Hanseática, que evoluiu da cooperação económica para a proteção política, uma vez que vieram a oferecer-se aos seus integrantes privilégios diplomáticos e alfandegários; entrou em declínio na época dos descobrimentos quando, por ocasião da descoberta de novos continentes, as rotas marítimas se foram alterando.

⁴⁶ Não pretendemos olvidar as ameaças que ele também pode representar, nomeadamente ao nível da criminalidade. Simplesmente, consideramos não ser este o momento adequado para nos referirmos a elas. Falamos, por exemplo de: pirataria, terrorismo, tráfico de pessoas, armas e droga, crimes ambientais, entre outros...

⁴⁷ Lourenço, A. Jorge Pereira, op. cit., p. 101.

⁴⁸ *In Conclusões do Conselho sobre “O espaço para as pessoas das zonas costeiras da Europa”*.

⁴⁹ No que respeita a Portugal e de acordo com informação obtida na PORDATA, os 5 Concelhos com maior número de habitantes em 2020 eram, por esta ordem, Amadora, Odivelas, Porto, Lisboa e Oeiras – portanto, todas a menos de 50 quilómetros dos recursos hídricos.

De acordo com a Organização Internacional do Trabalho (doravante, OIT), o sector dos transportes marítimos é responsável por assegurar 90% do comércio mundial⁵⁰.

Os temas relacionados com o mar são infindáveis...

Podemos relemburar a Expo '98⁵¹, cujo tema foi “Os oceanos: um património para o futuro”, com o objetivo de comemorar os 500 anos dos Descobrimentos Portugueses.

Podemos fazer ainda referência ao Programa da Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia, do qual resulta o compromisso do desenvolvimento da economia azul ou oceânica⁵², dando especial atenção também à segurança marítima – essencial na proteção de rotas comerciais internacionais – «com base na atualização da avaliação de ameaças em áreas marítimas de relevância (...) e a operacionalização de novos conceitos, como as “Presenças Marítimas Coordenadas”, assim como o desenvolvimento da capacitação em países terceiros»⁵³, bem como o «desenvolvimento de uma ferramenta de implementação do Plano de Ação da Estratégia de Segurança Marítima da UE»⁵⁴, tendo em vista ainda a «mobilidade militar e resposta a emergências complexas», procurando aproveitar sinergias com países estrangeiros.

Foi ainda formalizado o lançamento do *Atlantic Centre*⁵⁵, na dependência do Ministério da Defesa Nacional (doravante, MDN), com a missão de identificar desafios comuns, implementar as melhores metodologias, identificar áreas de ação prioritárias e promover a capacidade da defesa no que concerne ao Atlântico, com base na troca de experiências e complementaridade entre militares e civis nacionais e estrangeiros de reconhecido mérito na área.

E, afinal de contas, onde é que isto nos leva?

⁵⁰ Segundo a mesma Organização, devido à pandemia causada pela COVID-19, o volume de mercadorias transacionadas e transportadas por via marítima diminuiu, o setor dos cruzeiros enfrenta uma queda assinalável e o setor das pescas viu-se reduzido. É sabido que a COVID-19 afeta a saúde e segurança de toda a população mundial e o pessoal dos transportes marítimos e pescadores não são alheios a essa realidade, até pelas dificuldades em embarcar e desembarcar dos navios em portos, pelas restrições nas viagens, mormente no que respeita a períodos de quarentena e realização de exames, pelas condicionantes do regresso a casa, entre outras adversidades que a conjuntura atual, na prática, convoca.

⁵¹ Que se realizou em Lisboa, entre o dia 22 de maio e o dia 30 de setembro de 1998. E, a este propósito, devemos recordar alguns Pavilhões que despertaram a curiosidade de quem visitou a Expo '98: O "Pavilhão do Conhecimento dos Mares", que pretendeu mostrar a relação entre o Homem e os Oceanos e a sua evolução, o "Pavilhão dos Oceanos" – atualmente "Oceanário de Lisboa –, o "Pavilhão da Utopia" onde era possível assistir ao espetáculo "Oceanos e Utopias".

⁵² Neste contexto foi criada a “Blue Agenda – A Agenda do Mar no contexto da Presidência Portuguesa do Conselho da UE”, no âmbito da qual foi organizada uma Conferência Ministerial sobre Política Marítima Integrada, no dia 8 de junho de 2021.

⁵³ 2021 Portugal.EU Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia, p. 36.

⁵⁴ *Idem*.

⁵⁵ Funcionando provisoriamente em Lisboa, mas cuja base será na Ilha Terceira (Açores), ficando pronto, expectavelmente, em 2022.

À inexorável conclusão de que um Estado que, como Portugal é e sempre foi voltado para o mar, que, tendo a possibilidade explorar esse espaço que está sob a sua soberania e jurisdição, tem, no contra polo, a responsabilidade de construir capacidade de debelar as ameaças que do mar vêm, garantindo a segurança marítima, quer ao nível *safety*, quer ao nível *security*.

3. OUTROS CONTEXTOS INTERNACIONAIS

É sempre prudente olhar em frente, mas é difícil olhar para mais longe do que pode ver-se.

Winston Churchill

3.1 Alemanha

No ordenamento jurídico alemão, desde o Código Comercial de 1861 que os institutos da assistência e da salvação marítima são tratados no ordenamento jurídico alemão como realidades distintas, “de acordo com um critério de menor ou maior dificuldade das operações levadas a cabo, regulando ainda aspectos relativos à fixação, repartição e garantia do salário de salvação marítima”⁵⁶.

Em termos históricos, o instituto do salvamento marítimo alemão remonta ao ano de 1860, quando Adolph Bermppohl e Carl Kuhlmay criaram um serviço de salvamento privado. Um ano depois, Georg Breusing funda a primeira associação de salvamento marítimo em Emden. A isto se seguiu a criação de outras associações espalhadas ao longo da costa alemã.

O salvamento marítimo hodierno na Alemanha⁵⁷ é da responsabilidade da *Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger* (doravante DGzRS), fundada em 29 de maio de 1865, com sede em Bremen, financiada através de doações e contribuições voluntárias.

A DGzRS dispõe de mil operacionais e cinquenta e cinco estações e uma frota de sessenta navios e embarcações:

- dois navios SAR com velocidade máxima de 25 nós;
- cinco navios SAR com velocidade máxima de 24 nós;
- dois navios SAR com velocidade máxima de 23 nós;
- um navio SAR com velocidade máxima de 20 nós;
- quatro navios SAR com velocidade máxima de 23 nós;

⁵⁶ Cf. Aureliano, op. cit., p. 39.

⁵⁷ Concretamente no Mar do Norte e no Báltico.

- seis navios SAR com velocidade máxima de 22 nós;
- trinta e três embarcações com velocidade máxima de 18 nós;
- quatro embarcações com velocidade máxima de 38 nós;
- três embarcações com velocidade máxima de 18 nós;
- três embarcações com velocidade máxima de 22 nós;

Em 2020 realizaram 1.720 missões de salvamento, com 357 vidas salvas, tinham uma equipa com 800 voluntários e 180 operacionais a tempo inteiro, 20 navios SAR e 40 embarcações SAR.

A encerrar, falar ainda sobre a *Bundespolizei See*, responsável pelo controlo da navegação, pela fiscalização do cumprimento das regras de segurança e legislação aplicável a bordo⁵⁸, pela investigação criminal⁵⁹, pela proteção policial da fronteira marítima, terrestre e aérea alemã, exercendo funções de polícia marítima, tendo ainda competência de fiscalização e punição de crimes e poluição ambientais, bem como das atividades piscatórias.

3.2 Espanha

Já quanto ao ordenamento jurídico espanhol previa, nos seus Códigos Comerciais de 1929 e de 1855, que, em caso de naufrágio, deviam ser salvos os objetos ou os seus destroços, mas, contrariamente ao Código Comercial Português de 1833, não fazia qualquer referência à assistência a prestar à tripulação.

Atualmente, é possível encontrar as obrigações e formalidades relacionadas com o salvamento marítimo, designadamente, na Lei 60/1962, de 24 de dezembro⁶⁰ e no Decreto n.º 984/1967, de 20 de abril⁶¹, com as modificações introduzidas pelo Decreto n.º 2993/1968, de 28 de novembro.

Em termos simplistas e para não nos determos em demasia com questões teóricas, cabe dar a conhecer o seguinte: a Lei 60/1962 teve como objetivo a unificação e integração das normas emanadas da Convenção de Bruxelas, tendo igualmente servido para colmatar a ausência de previsão anterior acerca de assistência à tripulação dos navios ou aeronaves no

⁵⁸ Do que são exemplo o Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) e as Kollisionsverhütungsregeln.

⁵⁹ De acordo com o Strafgesetzbuch (STGB), os navios com pavilhão alemão, mesmo que encontrados em águas sob domínio estrangeiro, encontram-se sujeitos à jurisdição penal alemã; pelo que os crimes cometidos a bordo desses navios são da competência investigatória da

⁶⁰ “Por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos.”

⁶¹ Que aprovou o Regulamento para aplicação da Lei 60/1962, de 24 de dezembro, e que “regula los auxilios salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos”.

mar⁶²; já o Decreto n.º 984/1967, de 20 de abril apresenta o “Capítulo III, De la instrucción de los expedientes de auxilio, salvamento y remolque en la mar”, do qual consta um elenco bastante completo dos procedimentos que devem ser seguidos pela “Autoridad local de Marina que reciba los partes de los Capitanes o Patronos que hayan intervenido em auxílios, salvamentos o remolques”.

Em Espanha, a busca e salvamento marítimo estão⁶³ confiadas à *Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima* (doravante, SASEMAR), uma entidade pública empresarial na dependência do Ministério do Fomento.

Espanha é responsável pela busca e salvamento numa extensão de cerca de um milhão e meio de quilómetros quadrados, divididos entre o Atlântico, o Estreito, o Mediterrâneo e as Canárias⁶⁴.

Não poderíamos deixar de assinalar que, na vizinha Espanha, são várias as entidades que compõe a guarda costeira: a *Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima*, o *Servicio Marítimo de la Guarda Civil*, o *Servicio de Vigilancia Aduanera* e ainda o *Servicio Aéreo de Rescate*.

Mas, começando pela SASEMAR, dizer que é a entidade responsável pelo controlo do tráfego marítimo, pela segurança da navegação e pelas as operações de busca e salvamento, resgatando mais de quinze mil pessoas e três mil embarcações por ano, nos quais se incluem, designadamente, situações de embarcações à deriva, acidentes de embarcações de recreio, imigração ilegal, acidentes durante atividades subaquáticas.

O Salvamento Marítimo feito pela SASEMAR conta com mais de mil e trezentos profissionais, cuja coordenação é feita a partir de 20 Centros de Coordenação e Salvamento, distribuídos ao longo da costa espanhola, bem como do *Centro Nacional de Coordinación de Salvamento* (CNCS), localizado em Madrid.

A frota da SASEMAR dispõe dos seguintes meios:

- quatro navios polivalentes para salvamento e combate à contaminação marinha;
- dez rebocadores de salvamento;
- quatro embarcações do tipo “Guardamar”;
- cinquenta e cinco embarcações de intervenção rápida;

⁶² Fazendo referência, designadamente, a “los salvadores de vidas humanas”, no “Título Primero, Capítulo I, De los auxilios y salvamentos”.

⁶³ Nos termos do art.º 268.º da *Ley de Puertos del Estado y de La Marina Mercante*.

⁶⁴ Cf. sítio oficial do salvamento marítimo espanhol, op. cit.

- quarenta e duas embarcações ligeiras de salvamento, resultantes de um acordo celebrado com a Cruz Vermelha;

- onze helicópteros e três aviões.

A atividade da SASEMAR é desenvolvida em colaboração com outras entidades, de que são exemplo: a Proteção Civil, os Serviços de Emergência das Comunidades Autônomas, a Armada Espanhola, os Serviço de Busca e Salvamento do Exército do Ar, o Serviço Marítimo da Guarda Civil, entre outras.

Já o *Servicio de Vigilancia Aduanera* (doravante, SVA) é um organismo na dependência do Departamento de Alfândegas e Impostos Especiais, com cariz policial que atua no combate à criminalidade, como sejam o contrabando, o branqueamento de capitais e a fraude fiscal.

Ainda, o *Servicio Marítimo de la Guardia Civil* (doravante, SEMAR) desempenha as funções cometidas à *Guardia Civil* no âmbito marítimo.

Finalmente, o *Servicio Aéreo de Resgate* está incumbido da realização das operações de busca e salvamento marítimo no âmbito das atribuições do *Ejército del Aire de España*, também denominado *Fuerza Aérea Española*.

3.3 França

Em França, é com a *l'Ordonnance Royale* de 1681 que o salvamento marítimo surge formalmente consagrado⁶⁵, concretamente no seu art.º 11.º, que “encorajava” os súbditos do rei a socorrer as pessoas que tenham sido vítimas de naufrágio⁶⁶.

Em 30 de novembro de 1825 foi formalmente criada a *Société Humaine des Naufragés de Boulogne* que tinha como primeira atribuição a vigilância das praias, criando o modelo de atuação para esse efeito e que veio a ser utilizado por outras “sociedades de náufragos” que foram sendo sucessivamente criadas ao longo de toda a França.

Em 1846, a “sociedade de náufragos” veio a mudar a sua designação para *Société Humaine et des Naufrages*, tendo sido reconhecida a sua utilidade pública em 1846, e em 1865, como que se fundiram todas as sociedades criadas numa única: *Société Centrale de Sauvetage des Naufragés*, que veio a dar origem, em 1967, à *Société Nationale de Sauvetage en Mer*.

⁶⁵ Sendo certo que havia já documentos legais que regulavam a atividade marítima, de são exemplo: *Le capitulaire de Charlemagne*, do ano de 780, *Les «jugements d'Oléron»*, do ano de 1152, *Le «consulat de la mer»*, do ano de 1250.

⁶⁶ “Enjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger de naufrage”.

Na Lei n.º 67-545, de 7 de julho de 1967, alterada pela Lei n.º 84-1173, de 22 de dezembro de 1984, encontramos um capítulo dedicado à *assistance* – que seria distinta da *sauvetage* – e que prevê essencialmente os termos e condições para a atribuição da remuneração em caso de assistência a navios em perigo.

É essa mesma dicotomia *assistance-sauvetage* que está patente também no *Code des Transports*⁶⁷.

É que *sauvetage* refere-se ao salvamento de pessoas em perigo, garantindo-lhes os primeiros socorros e assistência refere-se ao auxílio prestado a navios em risco⁶⁸.

Em França, a ação estadual no mar é exercida através de várias administrações locais, sob a supervisão de um responsável do Governo, com recurso às *Garde-Côtes des douanes françaises*, à *Marine Nationale*, à *Gendarmerie Maritime*, à *Police Nationale* e à *Gendarmerie nationale*.

Até aos dias de hoje, em França o salvamento marítimo está entregue à *Société Nationale de Sauvetage en Mer*⁶⁹ (doravante SNSM), um dos principais atores no que concerne à busca e salvamento marítimo, que assegura igualmente o socorro a banhistas, com sede em Paris.

Em termos orgânicos e simplistas, a SNSM estrutura-se da seguinte forma: um presidente, que é eleito pelo conselho de administração; um comité diretor, que é responsável por prestar aconselhamento ao presidente no que se refere à elaboração de orientações estratégicas e atos de cariz decisório; pessoal técnico e administrativo, que se encarregam de matérias administrativas, financeiras, técnicas e logísticas. Dispõe de delegações, onde está um delegado que representa o presidente da SNSM perante as autoridades regionais.

As operações de busca e salvamento são processadas da seguinte forma: o alerta é dado pelos centros regionais operacionais de vigilância e salvamento (doravante, CROSS), após o que os restantes operacionais iniciam a sua função.

São os CROSS que iniciam todo o processo, e têm como atribuições a vigilância permanente das embarcações, recebendo e analisando as mensagens que as mesmas lhes façam chegar, planeando as operações de busca e salvamento, acionando e coordenando os meios que se revelem mais apropriados para intervir na situação concreta.

⁶⁷ Onde encontramos uma secção dedicada à remuneração em caso de assistência, uma dedicada às condições para a execução das operações de assistência, uma à responsabilidade do assistente; De acordo com o art.º L5132-10, a assistência pode ser feita com recurso à ajuda de mais assistentes; segundo o art.º L5132-11, o capitão ou proprietário do navio assistido deve cooperar com a(s) pessoa(s) que está a realizar a assistência.

⁶⁸ Segundo informação recolhida no sítio da Direction Interrégionale de la Mer Méditerranée salvamento é “une action destinée à récupérer des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr”, enquanto assistência é “est l’activité ou l’acte entrepris par un navire pour assister un autre navire en danger de se perdre”.

⁶⁹ De cujo sítio da internet foi retirada a informação que se segue.

É dado o alerta do CROSS e a embarcação SNSM que, de acordo com as circunstâncias do caso, estiver mais próxima e melhor equipada para o salvamento, será aquela que, numa janela de 20 minutos, fará a busca e salvamento. A função destes compreende a realização de buscas no mar, prestação de assistência a navios em perigo ou avariados, avaliação do estado das pessoas que careçam de socorro, prestando-lhes os primeiros cuidados e resgatando feridos e náufragos.

Mas a busca e salvamento franceses podem não se fazer só com recurso à SNSM. De facto, se a operação se vier a revelar de maior envergadura ou complexidade, a CROSS poderá fazer intervir a Marinha Francesa.

A SNSM dispõe de duzentas e catorze estações de salvamento⁷⁰ ao longo de toda a costa francesa, conta com três mil e cinquenta e sete operacionais de salvamento embarcados, e intervém na costa até uma distância de vinte milhas náuticas. Para o salvamento a banhistas, a SNSM dispõe de cerca de mil e quinhentos nadadores salvadores nas praias francesas.

Falando em termos numéricos, no ano de 2019, a SNSM socorreu onze mil pessoas no mar.

Em termos de meios técnicos, a SNSM dispõe de um polo de apoio da frota, que é composta por:

- quarenta e um navios da classe *canot tous temps*⁷¹ (doravante CTT), com 650 cavalos e uma velocidade máxima de 25 nós;
- mais de cento e cinquenta vedetas de salvamento: de primeira classe, com 330 cavalos e uma velocidade máxima de 25 nós; de segunda classe com 250 cavalos e uma velocidade máxima de 24 nós; de segunda classe com 200 cavalos e uma velocidade máxima de 28 nós; de segunda classe com 410 cavalos e uma velocidade máxima de 25 nós; vedeta ligeira com 150 cavalos e uma velocidade máxima de 25 nós; canoas anfíbias, com 115 cavalos e uma velocidade máxima de 30 nós;
- cento e noventa e duas semi-rígidas: com 50 a 115 cavalos e uma velocidade máxima de 25 a 30 nós;
- Canoas pneumáticas;
- Jet-ski.

A substituição da frota de salva-vidas estará para breve, tendo a SNSM lançado um concurso⁷², tendo em vista a simplificação da gama de salva-vidas e a sua otimização para as

⁷⁰ Sendo 187 permanentes e 27 sazonais, contando, cada uma, com dez a quarenta operacionais.

⁷¹ Capaz de navegar mesmo em condições meteorológicas adversas, tido por insubmersível.

⁷² Adjudicado a um consórcio composto pelos Estaleiros Couach e Z Nautic.

diversas circunstâncias, adaptando cada uma das embarcações ao local onde previsivelmente irão operar.

A frota será composta por três unidades de maiores dimensões, com velocidade máxima de 28 nós, “generosas facilidades de comunicações, designadamente digitais, e de um sistema de recolha de náufragos na área da popa, com um patim/plataforma que permite uma operação segura para a tripulação dos salva-vidas no decurso da recolha dos náufragos”⁷³, sete unidades, duas oceânicas, uma costeira, duas semirrígidas, um bote de borracha com motor de popa, todos com um comprimento máximo de dezassete metros, e um jet-ski; prevendo-se ainda a construção de cerca de 140 unidades em dez anos.

Tudo isto significando um investimento superior a dez milhões euros.

3.4 Itália

Quanto ao Direito italiano, nos anos de 1816 e 1827 surgem os Regulamentos da *Marina del Regno di Sardegna*⁷⁴, os primeiros textos legislativos que se debruçaram sobre os institutos da assistência e do salvamento marítimo. Seguiram-se-lhes o Código da Marinha Mercantil de 1865, e o Código da Mercantil de 1877, prevendo, respetivamente, matérias acerca da assistência e salvamento e a obrigação genérica de socorro a qualquer navio em perigo.

Surgido em 30 de abril de 1942, o *Codice della Navigazione*, que contemplava, nos seus artigos 489.º a 500.º o salvamento marítimo, o salvamento aéreo, distinguindo a *assistenza*⁷⁵ e o *salvataggio*⁷⁶, prevendo ainda a possibilidade de compensação do assistente/salvador pelas despesas e prejuízos sofridos com o ato de socorro, um prémio de salvamento.

Atualmente, em Itália, a busca e salvamento são da competência do *Corpo delle capitanerie di porto – Guardia Costiera*, integrado na Marinha Italiana, orgânica e funcionalmente dependente do *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*, bem como de diversos Departamentos, entre os quais o *Ministero della transizione ecologica* e o *Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali*, que utilizam a sua organização e especialidade.

Por Decreto de 20 de julho de 1865, a *Guardia Costiera* é, através das capitánias dos portos, responsável pela fiscalização de toda a atividade marítima e portuária civil⁷⁷,

⁷³ Revista de Marinha, op. cit. p. 10.

⁷⁴ A força naval do então Reino da Sardenha.

⁷⁵ A assistência prestada a navios e aeronaves – art.º 489.º do *Codice della Navigazione*.

⁷⁶ Salvamento prestado a pessoas encontradas em navios e aeronaves – art.º 490.º do *Codice della Navigazione*.

⁷⁷ Por contraponto à militar.

designadamente no que concerne à salvaguarda da vida humana no mar, à segurança da navegação e transporte marítimo, à tutela do ambiente marinho, à pesca, desde o proteção dos recursos até ao consumidor final, realizando inspeções em embarcações da marinha mercante, em embarcações pesqueiras e de recreio⁷⁸.

Atualmente, é composta por um corpo de 11.000 operacionais, distribuídos por uma estrutura de 15 Direções Marítimas, 55 Capitanias, 51 Delegações Distritais, 128 Delegações Locais e 61 Delegações de Praia.

Mas analisemos o Decreto do Presidente da República, de 28 de setembro de 1994, n.º 662, que regulamenta a lei de 3 de abril de 1989, n.º 147, sobre a adesão de Itália à Convenção de Hamburgo.

No art.º 1.º encontramos, na al. a) do n.º 1, a definição de “*soccorso marittimo*”, como sendo toda a atividade cuja finalidade seja a busca e salvamento da vida humana no mar.

Já o art.º 2.º prevê que a autoridade responsável pela execução da Convenção é o Ministério dos Transportes e da Navegação.

De acordo com o art.º 3.º, n.º 1, al. a) está previsto que é ao *Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto* incumbe a organização dos serviços de busca e salvamento, sendo, nos termos do art.º 4.º, o centro de coordenação nacional no âmbito do resgate marítimo através dos seus meios aéreos e náuticos e, se necessário, com o auxílio de outras unidades de resgate militar e civil.

Já o n.º 3 do art.º 4.º prevê que as Direções Marítimas do art.º 3.º, n.º 1, al. b) são, em conjunto com a *Autorità Marittima dello Stretto*, centros secundários de resgate marítimo, cuja função é assegurar a coordenação das missões SAR no seu âmbito de jurisdição.

Os *comandi di porto* providenciam pela intervenção das unidades de salvamento marítimo localizadas na sua área de jurisdição e mantêm o seu controlo operacional, nos termos do art.º 4.º, n.º 4.

Ainda no art.º 3.º, mas na al. d) do n.º 1, encontra-se previsto que os recursos aéreos da guarda costeira são unidades ao serviço do resgate marítimo.

Segundo informação recolhida no sítio oficial, a *Guardia Costiera* implementou nos últimos anos um programa de requalificação, renovação e atualização da sua componente naval, tendo, desde então, ao serviço novas unidades com melhor desempenho, com maior e mais

⁷⁸ Prestando ainda apoio ao *Ministero dell'Interno* na supervisão dos fluxos migratórios, ao *Ministero della Difesa* em tarefas de apoio às Forças Armadas, ao *Ministero dello Sviluppo Economico*, ao *Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali*, ao *Ministero dell'Ambiente e Tutela del territorio e del Mare*, ao *Ministero dei Beni e Attività culturali e Turismo*, na proteção do património subaquático, e ao *Dipartimento della Protezione Civile* em todas as atividades cujo mote seja a proteção do mar e a navegação.

adequada capacidade de resposta às necessidades operacionais, dispondo, para busca e salvamento, dos seguintes meios:

- duas embarcações da classe 329 *Ammiraglio Pollastrini*, com uma velocidade máxima de, pelo menos, 35 nós e uma autonomia de 600 milhas;
- doze embarcações da classe 600, com uma velocidade máxima de, pelo menos, 40 nós e uma autonomia de 200 milhas;
- noventa e três embarcações da classe 800, com uma velocidade máxima de, pelo menos 30 nós e uma autonomia de 180 milhas;
- vinte e duas embarcações da classe 300, com uma velocidade máxima de, pelo menos, 30 nós e uma autonomia de 500 milhas;
- catorze helicópteros *Augusta Westland 139*;
- três aeronaves de patrulhamento médio-longo *ATR42 MP*.

3.5 Reino Unido

Já no Reino Unido, os princípios fundamentais do salvamento marítimo surgiram através do exercício da jurisdição pelos *Admiralty courts*⁷⁹, na primeira metade do século XIX.

Pese embora o direito aplicável nos dias de hoje seja o que deflui do *Merchant Shipping Act* de 1955, a sua evolução passou pelo *Wreck and Salvage Act* de 1846 e pelo *Merchant Shipping Repeal Act* de 1854.

De facto, as questões relacionadas com o salvamento marítimo encontram-se previstas na parte IX do *Merchant Shipping Act* de 1955, encontrando-se, no capítulo III, normas relativas à atuação da Guarda Costeira, designadamente no que se refere ao pagamento devido pelos serviços de salvamento que prestem.

Em termos mais práticos, a missão SAR é atribuída ao *Department for Transport*, operando por meio da *Aviation Airspace Division* e da *Maritime and Coastguard Agency*. A coordenação dos recursos e resposta a emergências SAR é da competência da *Maritime and Coastguard Agency*, através da *Her Majesty's Coastguard* (doravante *HM Coastguard*).

A *HM Coastguard* dispõe de nove centros de operações espalhados pelo Reino Unido, os quais, tendo como figura central e conjugação com o *National Maritime Operations Centre* são o ponto de partida de coordenação das missões SAR civis⁸⁰.

⁷⁹ O “Tribunal marítimo”.

⁸⁰ No mar, no ar e em terra – como, por exemplo, em arribas.

Em caso de necessidade de busca e salvamento em portos ou áreas portuárias, recebido o alerta pela *HM Coastguard*, esta estabelece o contacto (se não estiver já estabelecido) com a autoridade portuária, coordena a fase SAR e trabalha em conjunto com a dita autoridade portuária na fase de resposta.

Da *HM Coastguard* faz ainda parte o *Coastguard Rescue Service (CRS)*, sendo certo que os membros da sua equipa de operacionais são voluntários, estrategicamente posicionados ao longo da costa do Reino Unido e, equipados para responder a incidentes que possam ocorrer nessa área, tendo em conta o tipo de terreno, as atividades e condições do local.

Em certos locais há equipas mais pequenas, denominadas *Initial Response Teams*, que são responsáveis pela observação e relato de informação essencial para resposta ao incidente.

Apesar de a *Her Majesty's Coastguard* dispor de alguns meios próprios – designadamente embarcações salva-vidas, rebocadores e equipas de resgate em falésias – a maioria das embarcações para o efeito são disponibilizadas pela *Royal National Lifeboat Institution*⁸¹, alugando helicópteros.

Por um lado, as missões SAR em terra (águas interiores) são asseguradas pela Polícia Inglesa, dividindo-se essa responsabilidade por três áreas: Inglaterra e País de Gales (1), Escócia (2) e a Irlanda do Norte (3). Cada uma destas três áreas utiliza as suas infraestruturas e organizações próprias para dar resposta a emergências, com recurso, na sua maioria, a organizações voluntárias, mantendo, cada uma delas, primazia na investigação de mortes e outros incidentes tidos como voluntários/dolosos.

Por outro, e para evitar duplicação de recursos e de esforços entre a *HM Coastguard* e a Polícia – os dois organismos responsáveis pelo SAR no Reino Unido – foi acordado que os acidentes costeiros⁸² serão da competência da primeira, enquanto que os acidentes ocorridos em terra e que progridem para a costa serão da competência da segunda⁸³. Uma última nota prende-se com a circunstância de ser possível a coordenação pela *HM Coastguard* de uma missão atribuída à polícia e vice-versa, sempre que se demonstrar adequado, tendo em conta as especificidades do caso.

O empenho do SAR no Reino Unido assenta fortemente no trabalho de voluntários⁸⁴ e de organizações voluntárias tendo em vista o salvamento de vidas no mar e na terra, muitos não remunerados, que se sustentam através de doações e angariação de fundos.

⁸¹ Uma organização humanitária privada.

⁸² Aqueles que se desenvolvem para fora de uma linha que representa o nível médio das marés vivas.

⁸³ Sendo certo que a polícia pode requisitar recursos e assistência da *HM Coastguard*.

⁸⁴ Cujas entidades patronais permitem saídas do trabalho para realização de voluntariado SAR.

A assistência desses voluntários é requisitada e definida, quer pela polícia, quer pela *HM Coastguard*, que conservam os seus poderes de autoridade e de “supremacia”.

Falar ainda, e para o que ao caso interessa: da *Royal National Lifeboat Institution* uma instituição de caridade para o salvamento de vidas humanas, promoção da segurança e prestação de assistência em caso de acidente, no mar e em determinadas águas interiores; da *Independent Lifeboats*, que providencia botes salva-vidas em certas zonas costeiras; da *Mountain Rescue England and Wales*; da *Lifeguarding and Surf Life Saving*; do *Bristow Search and Rescue* que providencia vinte e dois helicópteros SAR a partir de 10 bases estratégicas no Reino Unido, para responder a emergências em terra, no mar e no ar, sob a autoridade do *Aeronautical Rescue Co-ordination Centre*, contemplando ainda serviço de paramédicos.

No decurso de um incidente as autoridades civis que prestam serviço SAR podem fazer uso de organizações voluntárias que estejam aptas a isso, tal como pode ser necessário que a resposta aos incidentes seja dada de modo conjunto, envolvendo as várias entidades competentes e especializadas. A esta resposta conjunta chama-se *Joint Emergency Services Interoperability Programme*, que permite que os comandos trabalhem em conjunto para garantir a resposta eficaz.

Em termos de meios, dizer, por fim, que:

- A *Royal National Lifeboat Institution* opera duzentas e trinta e oito estações salva-vidas, detendo embarcações das classes *Shannon*, *Severn*, *Trent*, *Tamar*, todos com uma velocidade máxima de 25 nós, da classe *Mersey*, com uma velocidade máxima de 17 nós, da classe *D*, com uma velocidade máxima de 25 nós, da classe *B*, com uma velocidade máxima de 35 nós, da classe *E*, com uma velocidade máxima de 40 nós, aerodeslizadores, com uma velocidade máxima de 30 nós e embarcações de resgate costeiro com uma velocidade máxima de 26 nós;
- A *Independent Lifeboats* opera sessenta estações salva-vidas;
- O *Bristow Search and Rescue*, que opera uma frota dupla de aeronaves Sikorsky S-92A e Leonardo AW189, providenciando vinte e dois helicópteros SAR a partir de 10 bases estratégicas.

4. INDIVIDUALIZANDO AS INSTITUIÇÕES E AUTORIDADES PORTUGUESAS

“Se quiseses construir um navio, não comeses por dizer aos operários para juntar madeira ou preparar as ferramentas; não comeses por distribuir tarefas ou por organizar a atividade. Em vez disso, detém-se a acordar neles o desejo do mar distante e sem fim. Quando estiver viva esta sede meter-se-ão ao trabalho para construir o navio”

Antoine de Saint-Exupéry

4.1 Enquadramento

Para garantir o desempenho da sua obrigação de garantir às populações a segurança a que a Constituição obriga, Portugal tem que ser capaz de, fazendo uso das suas instituições e recursos, providenciar uma resposta eficiente e efetiva.

Importa começar por salientar, em jeito de introito, que em termos orgânicos, a realidade portuguesa tem sofrido mutações.

Partiu de um contexto de unidade orgânica e técnica, em que ao Ministério da Marinha – na dependência do qual estava a Marinha de Guerra Portuguesa – incumbiam todos os assuntos marítimos, militares e civis, desde as pescas à autoridade marítima.

Com a extinção do Ministério da Marinha, em 1974, passou-se a um contexto de bipartição orgânica e técnica, tendo sido criado o Ministério do Mar.

Entendemos que não pode ser arredada alguma contextualização histórica das instituições, pois que se a interpretação da lei contempla o recurso a um elemento histórico, não podemos adotar uma posição sem perceber a evolução dos organismos que hoje participam na busca e salvamento ou têm algum papel a desempenhar no mar português.

Vejamos, então, as várias peças do puzzle:

4.2 O Sistema da Autoridade Marítima

O Sistema da Autoridade Marítima (doravante abreviado SAM) foi criado pelo Decreto-Lei n.º 43/2002. Assumindo um cariz essencialmente transversal, o SAM agrega todas as entidades, desde as civis, às militares, que assumam responsabilidades no desenvolvimento da função da Autoridade Marítima.

Em termos simplistas, é o que na prática, resulta da conjugação de esforços entre o conjunto das entidades que exercem poderes de autoridade marítima, sejam as suas funções de coordenação, consultivas ou policiais⁸⁵.

O que se pretendeu com a sua criação foi a maximização dos “resultados no combate ao narcotráfico, na preservação dos recursos naturais, do património cultural subaquático e do ambiente e na protecção de pessoas e bens”⁸⁶.

Ou seja, garantir a segurança e a protecção marítima nos espaços em que Portugal detenha soberania ou jurisdição.

Prevía já a Resolução do Conselho de Ministros n.º 185/96, de 28 de novembro, no seu art.º 1.º, a criação de um grupo de trabalho para delimitar e organizar a atividade desenvolvida pelos organismos do Estado com atribuições no âmbito costeiro e das águas cuja jurisdição marítima fosse portuguesa.

(Isto porque, como no “íntroito” do presente capítulo se disse, as competências marítimas encontravam-se dispersas e, por questões de eficiência e eficácia, era necessário repensar a sua forma de organização)

Mas foi a Resolução do Conselho de Ministros n.º 84/98 que deu, de facto, o pontapé de saída para a reestruturação do SAM.

Visava-se a revisão das atribuições e da estrutura interna no âmbito do SAM, para melhorar a eficiência e eficácia dos serviços, numa tentativa de reduzir a burocratização dos processos e os seus custos e transpor para a ordem interna as diretivas comunitárias e demais legislação internacional.

Aquilo que se propôs foi a clarificação de zonas em que existissem conflitos de competência entre as autoridades envolvidas, para que se pudessem eliminar lacunas, melhorando a coordenação, o controlo e a vigilância, potenciando a partilha de informação, para tanto constituindo um grupo de trabalho que contasse com os vários atores: da Marinha, da Força Aérea, do SAM, dos órgãos e serviços centrais do MDN e do Ministério da Administração Interna (doravante, MAI).

⁸⁵ Seja ao nível da busca e salvamento, seja ao nível da protecção civil, da fiscalização (de atividades económicas, de atividades lesivas do meio ambiente, do património cultural), da protecção da saúde pública, da sinalização e controlo da navegação, da garantia da segurança pública no litoral, entre outros – cf. Resolução do Conselho de Ministros n.º 84/98.

⁸⁶ Cf. Preâmbulo do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

Este sistema atua de acordo com a legislação em vigor, quer nacional, quer internacional, sendo responsável pela salvaguarda da vida no mar e salvamento marítimo, pela segurança e controlo da navegação, prevenção e repressão do narcotráfico e da imigração clandestina⁸⁷...

As entidades/organismos públicos que integram a SAM são a própria AMN, a Marinha⁸⁸, a Polícia Marítima, a Guarda Nacional Republicana, a Polícia de Segurança Pública, a Polícia Judiciária, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, a Inspeção-Geral das Pescas, o Instituto da Água, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, as Autoridades Portuárias e a Direção Geral de Saúde.

Mas, para que o SAM funcione, é necessário que tenha meios.

Os meios de que dispõe são fornecidos pelos vários organismos que o compõe, desde meios terrestres a lanchas de intervenção rápida da PM, contando ainda com embarcações salva-vidas do ISN, unidades navais e helicópteros pertencentes à Marinha, lanchas de vigilância da Unidade de Controlo Costeiro da GNR e, sempre que as circunstâncias do caso demandem aeronaves e helicópteros da FAP.

4.3 A Marinha Portuguesa

4.3.1 A Marinha Portuguesa

A sua criação data de 1317 pelo Rei D. Dinis, sendo a força armada mais antiga do mundo.

A missão da Marinha Portuguesa tem por base o cumprimento de missões militares internacionais necessárias para assegurar os compromissos internacionais de Portugal no âmbito militar⁸⁹, missões no exterior do território nacional, num quadro autónomo ou multinacional, destinadas a garantir a salvaguarda da vida e dos interesses dos portugueses, executar as ações de cooperação técnico-militar, participar na cooperação das Forças Armadas com as forças e serviços de segurança, colaborar em missões de proteção civil e em tarefas relacionadas com a satisfação das necessidades básicas e a melhoria da qualidade de vida das populações, cumprir as missões de natureza operacional que lhe sejam atribuídas pelo Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, disponibilizar recursos humanos e materiais necessários ao desempenho das competências de órgãos e serviços da Autoridade Marítima

⁸⁷ Cf. art.º 6.º, n.º 2 do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

⁸⁸ Em consonância com o art.º 2.º do Decreto-Lei n.º 44/2002.

⁸⁹ Tais como o combate à pirataria, as missões de embargo e de interdição marítima, o controlo da proliferação de armas de destruição massiva, o resgate de cidadãos nacionais de territórios em situação de conflito, missões humanitárias e de paz.

Nacional e, atividades culturais museológicas, entre outras.

Os valores da Marinha Portuguesa são Disciplina, Lealdade, Honra, Integridade e Coragem.

4.3.2 A Autoridade Marítima Nacional

A Autoridade Marítima Nacional (doravante, AMN), é “a entidade responsável pela coordenação das actividades, de âmbito nacional, a executar pela Marinha e pela DGAM, na área de jurisdição e no quadro do SAM, com observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional”⁹⁰.

As suas competências abrangem a execução dos atos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional⁹¹.

Vimos já que a figura do Capitão do Porto remonta ao ano de 1803 e toda a resenha histórica que lhe sucedeu.

Pode dizer-se, por isso, que a consciência da necessidade de uma pessoa ou instituição que representasse a autoridade nacional ao nível marítimo era já bastante arraigada no nosso País, tanto mais que havia já várias manifestações legislativas nesse sentido.

Na sequência do processo de reformulação da DGSFM (Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo), foi recriada, pelo Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de setembro, a DGM, mas como uma direcção-geral superintendente dos vários órgãos e serviços da Autoridade Marítima, sem competências de hierarquia vertical, por exemplo, em relação aos Capitães dos Portos, que funcionavam na dependência hierárquica da Autoridade Marítima Nacional, que coincidentemente se concentra na pessoa do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e, com um significativo grau de autonomia funcional.

A DGM veio a ser extinta com o Decreto-Lei n.º 43/2002, e com o Decreto-Lei n.º 44/2002 e do Decreto-Lei n.º 45/2002, ambos de 2 de março, que, criaram a AMN e reconfiguraram a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (doravante, DGAM), que o poder hierárquico sobre todos os órgãos técnico-administrativos da estrutura da Autoridade Marítima – os Departamentos Marítimos e as Capitánias dos Portos.

Trata-se, então, de uma “estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e

⁹⁰ Cf. n.º 1 do art.º 2.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

⁹¹ Cf. art.º 3.º do Decreto-lei n.º 43/2002, de 2 de março.

serviços que, integrados na Marinha, possuem competências ou desenvolvem acções enquadradas no âmbito do SAM”⁹².

É, no fundo, a expressão do exercício do poder público “nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos actos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia” ⁹³, com vista a fazer cumprir as leis e regulamentos aplicáveis.

Assim, de acordo com as orientações definidas pelo Ministério da Defesa Nacional (MDN, doravante), a AMN é a entidade responsável pela coordenação da atividade da Marinha, da DGAM, do Comando-Geral da PM no âmbito das atribuições que são definidas pelo SAM, sendo a DGAM o órgão central e a PM a estrutura operacional, enquanto força policial especializada.

Dispõe de órgãos e serviços próprios, mas é ainda integrada por um conjunto de entidades, civis e militares, com competência para o exercício dos poderes de autoridade marítima, sendo ao Conselho Coordenador Nacional⁹⁴ que compete a sua coordenação.

O papel de Autoridade Marítima Nacional pertence ao Chefe do Estado Maior da Armada (CEMA, doravante), incumbindo-lhe, por isso, a coordenação das atividades da Marinha no quadro do SAM.

Já o capitão do porto é o comandante local da PM e o responsável por um conjunto de competências do âmbito do SAM⁹⁵.

O Instituto de Socorros a Náufragos (doravante, ISN), a Direção de Faróis, os departamentos marítimos e as Capitánias dos portos são organismos incluídos na DGAM e, portanto, na AMN.

4.3.2.1 A Direção-Geral da Autoridade Marítima

Na dependência direta da AMN⁹⁶, a DGAM é o seu mecanismo operativo, o seu órgão

⁹² Cf. n.º 2 do art.º 1.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

⁹³ Cf. art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março.

⁹⁴ Que, segundo Cunha Lopes, CMG, é ineficaz, constituindo a principal brecha do SAM, por não ter um órgão que emita orientações e defina métodos de trabalho e harmonize normas e procedimentos, clarificando fronteiras de atuação. Op. cit. p. 21.

⁹⁵ Cf. art.º 13.º, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 22 de março.

⁹⁶ Tanto mais que, nos termos do art.º 8.º do Decreto-lei n.º 44/2002, de 2 de março, o Diretor-geral da AMN é um dos órgãos centrais da DGM.

central⁹⁷, e tem, para o que no caso importa, as atribuições⁹⁸ de segurança e controlo da navegação, de ajuda e aviso à navegação, salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo, proteção civil no mar e faixa litoral.

Está integrado no MDN através da Armada e é o serviço “responsável pela direcção, coordenação e controlo das actividades exercidas no âmbito da AMN”⁹⁹, organismo do qual depende.

Para o desempenho das suas atribuições, a DGAM está distribuída ao longo de todo o território nacional em sete órgãos e serviços: Serviços Centrais, Departamento Marítimo do Norte, Departamento Marítimo do Centro, Departamento Marítimo do Sul, Departamento Marítimo dos Açores, Departamento Marítimo da Madeira e Capitánias dos Portos, respetivamente¹⁰⁰.

4.3.2.1.1 As Capitánias dos Portos

As Capitánias inserem-se funcionalmente na AMN, estando distribuídas ao longo da orla costeira portuguesa, desde o Continente às Regiões Autónomas, com atribuições conservatórias do registo patrimonial marítimo, competindo-lhes cumprir e fazer cumprir a lei quanto a actividades recreativas náuticas, navegação de comércio, actividades piscatórias e marítimo turísticas.

São responsáveis, quanto ao que no caso interessa, pela segurança e disciplina da navegação – quer marítima, quer fluvial, quer ainda lacustre – pela assistência e salvamento a pessoas e embarcações em perigo¹⁰¹.

São chefiadas por oficiais da Armada, de acordo com o número 1 do artigo 5.º do Regulamento Geral das Capitánias, com competência, para exercício a autoridade do Estado na respectiva área de jurisdição¹⁰², e, concretamente quanto ao nosso tema, para a prestação de

⁹⁷ Cf. art.º 3.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

⁹⁸ Que se encontram previstas no art.º 6.º do Decreto-lei n.º 44/2002, de 02 de março, conjuntamente com as seguintes incumbências: preservação e proteção dos recursos naturais, preservação e proteção do património cultural subaquático, preservação e proteção do meio marinho; prevenção e combate à poluição; assinalamento marítimo, fiscalização das actividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não vivos; proteção da saúde pública; prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria; prevenção e repressão da imigração clandestina; segurança da faixa costeira e no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais, quando aplicável.

⁹⁹ Cf. art.º 7.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

¹⁰⁰ De ressaltar que “Os departamentos marítimos e as capitánias dos portos são, respectivamente, órgãos regionais e locais da DGAM.”, conforme resulta do art.º 8.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

¹⁰¹ Cf. art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, com as alterações introduzidas pelos sucessivos diplomas, mas, em concreto, pelo Decreto-Lei n.º 92/2018, de 13 de novembro.

¹⁰² Cf. art.º 13.º, n.º 1, do DL n.º 44/2002, de 02 de março.

“auxílio e socorro a náufragos e a embarcações, utilizando os recursos materiais da capitania ou requisitando-os a organismos públicos e particulares se tal for necessário”¹⁰³.

Atualmente, há 28 Capitánias em Portugal: Caminha, Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Douro, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Nazaré, Peniche, Cascais, Lisboa, Setúbal, Sines, Lagos, Portimão, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António, Vila do Porto, Ponta Delgada, Praia da Vitória, Angra do Heroísmo, Horta, Flores, Funchal e Porto Santo.

4.3.2.1.2 O Instituto de Socorros a Náufragos

O Instituto de Socorros a Náufragos (doravante, ISN) é o organismo da Direção-Geral de Marinha¹⁰⁴, responsável pela direção técnica dos serviços de salvamento de vidas humanas em todo o litoral, rios e praias do continente e ilhas adjacentes¹⁰⁵.

Prossegue fins humanitários e exerce as suas funções de assistência a qualquer indivíduo¹⁰⁶, podendo “colaborar com outros serviços humanitários que exerçam actividades humanitárias concorrentes com as que lhe estão atribuídas”¹⁰⁷.

“As delegações do I. S. N. funcionam nas capitánias dos portos, para as respectivas áreas de jurisdição, e são responsáveis pelo exercício das actividades do I. S. N. nessas áreas”, lê-se no art.º 11.º, n.º 1 do Regulamento do ISN.

São competências do ISN, designadamente, as seguintes: apoio pecuniário, repatriação e assistência material a náufragos sem recursos, recompensa honorífica dos atos de salvação marítima, de filantropia e de caridade¹⁰⁸.

As propostas de medidas para aperfeiçoamento do serviço do ISN compete aos capitães dos portos das capitánias, que devem ainda comunicar a atividade “dos barcos salva-vidas e outro material de socorros a embarcações”, podendo “ordenar a saída dos barcos salva-vidas, ou mantê-los de prevenção”, relatando naufrágios salvamentos e sinistros marítimos ocorridos na área da sua jurisdição¹⁰⁹.

A exemplo dos demais organismos de que vimos tratando, o ISN, é uma construção que nasceu da percepção da necessidade de dotar o nosso país de uma série de valências que

¹⁰³ *Idem*, art.º 13.º, n.º 3, al. a).

¹⁰⁴ Cf. art.º 1.º, n.º, do Regulamento do ISN.

¹⁰⁵ Cf. art.º 1.º do Decreto-Lei n.º 349/85 e art.º 1.º, n.º 2 do Regulamento do ISN.

¹⁰⁶ Cf. art.º 2.º do Decreto-Lei n.º 349/85.

¹⁰⁷ Cf. art.º 3.º, n.º 3 do Decreto-Lei n.º 349/85.

¹⁰⁸ Cf. art.º 3.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 349/85.

¹⁰⁹ Cf. art.º 11.º, do Regulamento do ISN.

permitissem fazer a exploração do mar ou a sua utilização para fins de navegação e comércio de forma mais segura, até chegar à conceção de salvamento de banhistas, com o aumento da afluência nas praias portuguesas.

O âmbito de atuação do ISN no que concerne a Salvamento Marítimo prende-se com a definição da atividade dos Tripulantes de Salva-Vidas nas Estações Salva-Vidas¹¹⁰ (doravante, ESV) que são atribuídas às Capitanias, desde a definição do material de salvamento, aos procedimentos e às instruções para a operação das embarcações.

Fazendo uma breve incursão legislativa diremos que é no Decreto-Lei n.º 349/85, de 26 de agosto¹¹¹, que se lê que o ISN é um organismo da Direção-Geral de Autoridade Marítima, com atribuições de promover a direção técnica no que respeita à prestação de serviços com vista ao salvamento de vidas humanas na área da jurisdição marítima portuguesa.

Para a prossecução dos seus fins, o ISN colabora com outras instituições que desenvolvam missões de cariz humanitário.

Segundo dados recolhidos no sítio oficial do ISN, o Instituto tem espalhados pela orla costeira nacional “31 c das quais 27 operacionais, com 15 embarcações SV cabinadas, 41 embarcações SV semirrígidas, para além de botes e embarcações para zonas abrigadas”. Além de “material de salvamento distribuído por cerca de 80 corporações de bombeiros, essencialmente composto por embarcações de zonas abrigadas (semirrígidas de pequena capacidade e botes tipo Zebro II e III)”.

Ainda com a mesma fonte, em 2020, o ISN realizou 985 saídas de socorro, salvou 613 vidas e fez 1469 salvamentos em praias.

4.3.2.1.3 A Polícia Marítima

Uma concisa definição indica-nos que “a Polícia Marítima é uma força vocacionada para exercer a autoridade do Estado no mar, particularmente na zona ribeirinha”¹¹².

Intimamente ligada à Marinha, a Polícia Marítima (doravante, PM) surgiu tendo como pano de fundo as disputas entre Inglaterra e França pela ocupação de novos territórios, na segunda metade do século XVIII e o início do século XIX.

¹¹⁰ Órgãos externos que dispõem de meios de salvação e estão na dependência direta do delegado do I.S.N. na respetiva área, que devem ser, de acordo com o art.º 13.º, n.º 1, pelo menos: barcos salva-vidas, viaturas porta-cabos, sinais de mau tempo e outros de uso internacional, indicações para demanda de varadouros e abrigos e socorros sanitários.

¹¹¹ Alterado pelo Decreto-Lei n.º 68/2001, de 23 de fevereiro.

¹¹² Cf. Revista da Armada, fevereiro de 2016, p. 21.

Ultrapassada a questão histórica, dir-se-á que a PM faz parte da estrutura operacional da AMN¹¹³.

4.4 A Força Aérea Portuguesa

Criada a 1 de julho de 1952, fazem parte das suas atribuições a defesa militar da República, o cumprimento de missões decorrentes de compromissos internacionais, bem como missões de satisfação das necessidades das populações.¹¹⁴

No âmbito de satisfação das necessidades das populações, é passível de enquadrar a participação em operações de Salvamento Marítimo.¹¹⁵

Para missões de busca e salvamento marítimo, a Força Aérea, dispõe das seguintes unidades capacitadas para o efeito:

- Helicóptero AW119MKII "KOALA";
- Aeronave LOCKHEED C-130 H / H-30 HERCULES;
- Helicóptero AGUSTA-WESTLAND EH-101 MERLIN;
- Aeronave LOCKHEED P-3C CUP+ ORION

4.5 A Guarda Nacional Republicana

A GNR é, de acordo com a sua Lei Orgânica¹¹⁶, “uma força de segurança constituída por militares organizados num corpo especial de tropas”¹¹⁷, cuja missão é a garantia da ordem pública e o exercício dos DLG¹¹⁸, a manutenção da segurança, da propriedade, a coadjuvação das autoridades judiciais, o combate às infrações fiscais, o controlo da entrada e saída de cidadãos no território português, o auxílio e proteção dos cidadãos e bens que estejam em perigo, colaborando na execução da política de defesa nacional e velando pelo cumprimento das leis.

Falar ainda do que dispõem os artigos 15.º e 16.º da Lei Orgânica que vimos analisando: prestação de colaboração a entidades públicas ou privadas e noutros serviços, quando solicitado para garantir a segurança de pessoas e bens, e a possibilidade de requisição de forças à GNR

¹¹³ Cf. art.º 3.º, n.º 3 do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

¹¹⁴ Cf. n.º 2 do art. 2.º do Decreto-lei n.º 187/2014, de 29 de dezembro – Lei Orgânica da Força Aérea

¹¹⁵ Cf. alínea e) do n.º 2 do art. 2.º do Decreto-lei n.º 187/2014, de 29 de dezembro – Lei Orgânica da Força aérea.

¹¹⁶ Aprovada pelo Decreto-Lei n.º 231/93, de 26 de junho.

¹¹⁷ Art.º 1.º da Lei Orgânica da GNR.

¹¹⁸ Direitos, Liberdades e Garantias.

por parte das autoridades judiciais e administrativas tendo em vista a manutenção da ordem pública.

Porém, no que respeita ao mar – que é o nosso tema central –, é importante não esquecer a extinção da Guarda Fiscal (doravante, GF), criação da Brigada Fiscal e consequente integração na GNR¹¹⁹, por efeito do Decreto-Lei n.º 230/93, de 26 de junho!

Com efeito, a GF era responsável pela “actividade de controlo de trânsito de pessoas e bens (...) prevenção de actos ilícitos, na fiscalização e na repressão das infracções e fraudes às leis do Estado”¹²⁰.

Analisando o Decreto n.º 4/1885, de 17 de setembro, que aprovou o Regulamento Orgânico da Guarda Fiscal.

Estatuía o seu art.º 1.º que a GF era criada como corpo especial de força pública, destinado à fiscalização dos impostos e rendimentos públicos, fosse em terra, fosse no mar. Neste último contexto, a fiscalização era levada a cabo nas águas territoriais, nas costas marítimas, nos portos, enseadas, ancoradouros, ilhas e rios.

Mas, voltando ao Decreto-Lei n.º 230/93, aquilo que prevê no seu art.º 8.º, n.º 1, é que a Brigada Fiscal (BF, doravante) passará a desempenhar as competências atribuídas à GNR no âmbito fiscal e aduaneiro.

Atualmente está em voga a aquisição de um navio por parte da GNR, tendo sido o mesmo atribuído à Unidade de Controlo Costeiro, embarcação esta apelidada de Bojador.

Por esta via, a UCC, reforma a capacidade para o cumprimento das suas atribuições, sendo elas a asseguuração da vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre e marítima em toda a costa e mar territorial a nível nacional; a prevenção e investigação de infrações tributárias, fiscais e aduaneiras; controle e fiscalização de embarcações, passageiros e carga; participação na fiscalização de atividades desde o momento de captura até ao momento de comercialização de espécies marinhas, sem esquecer a sua cultura, em articulação com a AMN; participação, designadamente em missões internacionais de gestão civil de crises, paz e humanitárias, no âmbito policial e e proteção civil, bem como em missões de cooperação internacional e no âmbito da UE e representação de Portugal em organismos e organizações internacionais.

4.6 A Polícia de Segurança Pública

¹¹⁹ Não esquecer a possibilidade que foi dada aos militares de integração no SEF – art.º 16.º –, na PSP – art.º 20.º – e na Direção-Geral dos Serviços Prisionais. A GNR ficou fiel depositária do património histórico da GF – cf. art.º 2.º do Decreto-Lei n.º 230/93.

¹²⁰ Lê-se do preâmbulo do Decreto-Lei n.º 230/93, de 26 de junho.

A PSP é, de acordo com a sua Lei Orgânica¹²¹, “uma força de segurança, uniformizada e armada, com natureza de serviço público e dotada de autonomia administrativa.”¹²², cuja missão é a assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos.

Falar ainda do que dispõem os artigos 13.º e 16.º da referida Lei Orgânica: a possibilidade de requisição de forças à PSP por parte das autoridades judiciais e administrativas tendo em vista a manutenção da ordem e tranquilidade públicas e, prestação de colaboração a entidades públicas ou privadas e noutros serviços, quando solicitado para garantir a segurança de pessoas e bens.

4.7 O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (doravante, SEF) é, de acordo com a sua Estrutura Orgânica¹²³, “um serviço de segurança, (...) na dependência do Ministro da Administração Interna, (...) tem por objectivos fundamentais controlar a circulação de pessoas nas fronteiras, a permanência e actividades de estrangeiros em território nacional, bem como estudar, promover, coordenar e executar as medidas e acções relacionadas com aquelas actividades e com os movimentos migratórios.”¹²⁴.

E em que medida se relaciona com o nosso tema?

Além do que abaixo veremos, dizer, em primeiro lugar, que os postos de fronteira são terrestres, são aéreos, mas são também marítimos!

Historicamente, o SEF é o produto da evolução ocorrida desde a Revolução do 25 de abril de 1974, desde a extinção a Direção-Geral de Segurança – com entrega à Polícia Judiciária (doravante, PJ) da pasta de controlo de estrangeiros em território nacional e à GF da vigilância e fiscalização das fronteiras – passando pela criação da Direção de Serviço de Estrangeiros – com atribuição ao Comando Geral da PSP da pasta que pertencia à PJ, mantendo-se competência da GF a vigilância e a fiscalização das fronteiras.

Pelo Decreto-Lei n.º 651/74, de 22 de novembro nasce a Direção de Serviço de Estrangeiros, até que em junho de 1976, pelo Decreto-Lei n.º 494-A/76, de 23 de junho, é

¹²¹ Aprovada pela Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto.

¹²² Extrai-se do n.º 1 do art. 1.º da Lei Orgânica da PSP.

¹²³ Aprovada pelo Decreto-Lei n.º 252/2000, de 16 de outubro.

¹²⁴ Cf. n.º 1 do art. 1.º da Estrutura Orgânica do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

atribuída autonomia administrativa àquele que se chamava agora Serviço de Estrangeiros.

No ano de 1986, o Decreto-Lei n.º 440/86, de 31 de dezembro, reestruturou o SE, que passou a designar-se Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e começou, de forma gradual, a render a GF nos postos de fronteira.

Em termos de atribuições e no que ao presente tema importa, ao SEF incumbe a vigilância e fiscalização dos postos de fronteira – terrestre, aérea e marítima (!) – autorizando e vigiando a entrada de pessoas a bordo de embarcações, realizando controlos móveis e operações conjuntas com serviços ou forças de segurança congéneres, assegurando as relações de cooperação com órgãos e serviços do Estado.

Um dos contextos de atuação do SEF com maior notoriedade no que se reporta ao mar, tem sido o da crise do mediterrâneo. Em cooperação com a Marinha Portuguesa, o SEF está presente nas missões FRONTEX, por forma a tornar efetiva a implementação da política nacional de asilo e dos compromissos internacionais^{125, 126}.

5. O QUADRO LEGISLATIVO, AS CONVENÇÕES E RESPONSABILIDADES INTERNACIONAIS

“A liberdade é o direito de fazer tudo quanto as leis permitem: e, se um cidadão pudesse fazer o que elas proíbem, não teria mais liberdade porque os outros teriam idêntico poder.”

C. L. Montesquieu, *in O Espírito das Leis*

5.1 Do Contexto Internacional¹²⁷

A primeira nota a reter é uma breve alusão ao art.º 8.º da Constituição da República Portuguesa (doravante, CRP), segundo o qual “as normas e os princípios de Direito Internacional geral ou comum fazem parte do Direito Português”, vigorando no nosso ordenamento jurídico após ratificação, aprovação e publicação.

Pelo que não poderíamos deixar de parte esta essencial vertente legislativa.

A segunda nota é o ênfase que deve ser dado ao papel fundamental que as organizações internacionais desempenham na regulamentação das atividades marítimas.

¹²⁵ Em articulação com entidades internacionais relevantes, designadamente o Alto Comissariado das Nações Unidas para Refugiados e Organização Internacional para as Migrações (OIM).

¹²⁶ Designadamente, decidindo pedidos de recolocação antes da chegada a Portugal, articulando com as entidades de acolhimento, instruindo os processos de asilo após a chegada.

¹²⁷ Partimos nesta abordagem, cientes de que não nos será possível abordar temáticas como a da Força Marítima Europeia (EUROMARFOR), por exemplo.

A terceira nota é a de que, fazendo um breve recuo no tempo, vale a pena chamar a atenção para a circunstância de, já antes dos diplomas que abaixo iremos tentar tratar de forma suficiente, haver uma preocupação na elaboração de legislação que regulasse as relações marítimas. São disso exemplo as “Ordenanças de Visby”¹²⁸, e as “Regras de Oleron”¹²⁹.

A quarta e última nota prende-se com o facto de haver inúmeros diplomas, convenções e organizações internacionais ligados de alguma forma ao salvamento marítimo¹³⁰; pelo que, sendo impossível manter o fio condutor se nos debruçarmos sobre todas e cada uma delas, faremos apenas uma reflexão mais aprofundada sobre as que nos mereçam maior destaque.

5.1.1 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

Assim sendo, seria impensável efetuar qualquer abordagem ao quadro legislativo internacional sem falar na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar¹³¹.

Assinada a 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, a CNUDM foi aprovada, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de outubro, tendo como principal escopo a regulamentação da exploração do mar e do oceano, com vista a fortalecer a paz, a segurança e a cooperação pacífica entre os países signatários.

Lemos logo no art.º 2.º, n.º 1 que a soberania do Estado costeiro não se circunscreve ao seu território, abrangendo ainda “uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial”, que, segundo o art.º 3.º, desde que não ultrapasse as 12 milhas marítimas, pode ver a sua largura fixada pelo Estado.

¹²⁸ Que regulavam as relações marítimas no Mar Báltico.

¹²⁹ Que regulavam as relações marítimas entre as zonas oeste de França, norte de Espanha e sul de Inglaterra, vindo posteriormente a ser aplicáveis a outras zonas da Europa e que tiveram, a nosso ver, a grande virtude de proibir o *jus naufragii*, segundo o qual os salvados (pessoas e bens) que dessem à costa passavam a ser propriedade dos habitantes da localidade.

¹³⁰ De que são exemplos a Convenção STCW *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, traduzível para *Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos*, a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG), a Convenção Internacional das Linhas de Carga, a Convenção Internacional sobre a Segurança de Contentores... Vale notar que todas elas se posicionam num momento de prevenção e não tanto de busca e salvamento, quanto o acidente no mar já se deu.

¹³¹ Celebrada sob a “proteção” da Organização das Nações Unidas (doravante, ONU). Vale recordar que da Carta das Nações Unidas resulta, no art. 1.º, que esta organização tem por objetivos: “a manutenção da paz e segurança internacionais”, o desenvolvimento de “relações de amizade entre as nações baseadas no respeito do princípio da igualdade de direitos e da autodeterminação dos povos”, a “cooperação internacional, tendo em vista a resolução de problemas internacionais de carácter económico, social, cultural ou humanitário”, a harmonização da “ação das nações para a prossecução desses objetivos comuns”.

É evidente que o salvamento marítimo, contribuindo para a segurança internacional, só poderia ser integrado nas finalidades da ONU.

Prevê ainda tal Convenção que “Numa zona contígua ao seu mar territorial, denominada «zona contígua», o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a: a) Evitar as infracções às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial; b) Reprimir as infracções às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial”¹³².

Com a sua transposição para a ordem jurídica interna, o nosso país ficou então obrigado a tomar as medidas de fiscalização necessárias numa zona de 12 milhas marítimas contígua ao seu mar territorial, gozando de direitos de soberania e de jurisdição sobre uma zona económica exclusiva correspondente a 200 milhas marítimas, contadas desde a linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial.

Na medida em que a incumbência de fiscalização depende também das fronteiras, dizer ainda que “os limites de fronteiras marítimas entre Portugal e os Estados cujas costas lhe sejam opostas ou adjacentes são aqueles que se encontram historicamente determinados, com base no direito internacional”, de acordo com o art.º 2.º, n.º 4 da Resolução.

No fundo, a CNUDM surgiu do desejo de solucionar as questões relativas ao direito do mar, num esforço de codificação e desenvolvimento progressivo do direito do mar.

5.1.2 Organização Marítima Internacional

A Organização Marítima Internacional (doravante, OMI) é uma organização que pertence às Nações Unidas, tendo como objeto a segurança marítima e a prevenção da poluição, numa vertente iminentemente técnica e normativa.

Adotada em 7 de julho de 1978 pela OMI, tendo Portugal aprovado a sua adesão a esta Convenção pelo Decreto do Governo n.º 28/85, de 8 de agosto.

5.1.3 Convenção para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroação

Assinada em 23 de Setembro de 1910¹³³, a Convenção para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Abalroação – ou Convenção de Bruxelas – veio prever que certas regras ressarcitórias e suas formalidades¹³⁴ em caso de abalroação entre navios de mar e entre estes e

¹³² Cf. art.º 33.º da Convenção.

¹³³ E ratificada por Portugal no dia 12 de Agosto de 1913.

¹³⁴ Art.ºs 6.º e 7.º da Convenção.

embarcações de navegação interior¹³⁵, independentemente das águas em que tenha ocorrido¹³⁶, prevendo casos fortuitos ou de força maior¹³⁷ e casos de atuação com culpa e com culpa solidária¹³⁸.

Mas a Convenção não deixou esquecido o dever de assistência, que especialmente regulou no art.º 8.º: “Depois da abalroação, o capitão de cada um dos navios entre os quais ela se houver dado, é obrigado, tanto quanto lhe seja possível sem grave perigo para o seu navio, respectiva tripulação e passageiros, a prestar assistência à outra embarcação, aos seus tripulantes e passageiros”.

5.1.4 Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)

Aprovada para ratificação pelo Decreto do Governo n.º 79/83, de 14 de outubro, a Convenção SOLAS é o tratado internacional sobre a segurança da marinha mercante de maior vulto e resulta do despertar de consciências para a necessidade de preservação da vida humana no mar após o desastre do *Titanic*.

O seu objecto é a definição de padrões mínimos de segurança no que tange à construção, equipamento e operação de navios, bem como de procedimentos de alerta e socorro.

Neste sentido, realizou-se em Londres em janeiro de 1914 a primeira conferência sobre a salvaguarda da vida humana no mar, promovida pelo governo britânico. O resultado? A aprovação da primeira Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, a 20 de janeiro de 1914, conhecida como Convenção SOLAS (Safety of Life at Sea).

Desde então, esta Convenção já sofreu diversas alterações, não só, mas também, pela modernização das normas de direito internacional e dos desenvolvimentos técnicos dos meios disponíveis.

Face à impossibilidade de efetuar regularmente emendas a esta Convenção, no ano de 1974 foi adotada uma Convenção nova, que incluiu as emendas necessárias, bem como um procedimento de emenda simplificado, por meio de aceitação tácita das alterações.

¹³⁵ Exceção feita aos navios de guerra e aos navios pertencentes aos Estados.

¹³⁶ “as indemnizações devidas, em razão de danos causados aos navios, às cousas ou às pessoas que se encontrem a bordo, serão reguladas em conformidade das disposições, quaisquer que sejam as águas em que se tiver dado a abalroação.” – vide art.º 1.º da Convenção.

¹³⁷ Art.º 2.º da Convenção.

¹³⁸ Art.ºs 3.º e 4.º da mesma Convenção.

A Convenção SOLAS constitui um dos três pilares¹³⁹ importantes que regulam questões relacionadas com a segurança marítima e a prevenção da poluição, “aplica-se aos navios de carga com uma arqueação bruta igual ou superior a 500 e aos navios de passageiros, em viagens internacionais”, estende-se “aos navios de carga com uma arqueação bruta igual ou superior a 300” e é aplicável, em regra, “a todos os navios com a exceção dos navios de guerra, auxiliares navais e outros navios propriedade ou operados por um Governo Contratante e utilizados unicamente em serviço governamental não comercial”.

Através do Decreto-Lei n.º 106/2004, de 8 de maio, o Estado Português estendeu o anexo à Convenção a todos os “navios de carga que arvoem a bandeira nacional, de arqueação bruta igual ou superior a 500, em viagens entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas Regiões”.

5.1.5 Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo

Assinada em 1979, Portugal aprovou esta Convenção para adesão pelo Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de agosto de 1985¹⁴⁰.

A Convenção a que nos referimos agora surgiu após a Recomendação 40¹⁴¹ num contexto de atribuição de grande importância à assistência a pessoas em perigo no mar, reconhecendo-se que era necessário o estabelecimento de meios adequados para levar a cabo a vigilância da costa e, consequentemente, tornando eficazes os serviços de busca e salvamento, com vista à implementação de um plano internacional de busca e salvamento que consiga dar uma resposta cabal às necessidades SAR.

Para o efeito, foi acordado que “As Partes assegurarão a tomada das disposições necessárias para o estabelecimento de adequados serviços de busca e salvamento para pessoas em perigo no mar ao longo das suas costas”¹⁴², devendo “providenciar para que os seus serviços de busca e salvamento sejam capazes de dar resposta imediata a pedidos de socorro”¹⁴³.

E, por efeito desta Convenção, designadamente dos pontos 2.1.9. a 2.1.12., as autoridades

¹³⁹ Além da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Convenção MARPOL) e a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (Convenção STCW).

¹⁴⁰ Bem como as emendas que se lhe seguiram, aprovadas em 9 de novembro de 1988, aprovadas pelo Decreto n.º 40/92 de 2 de outubro.

¹⁴¹ Adotada pela Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, no ano de 1960, que reconheceu ser desejável que houvesse coordenação à segurança no mar entre as organizações intergovernamentais.

¹⁴² Cf. Capítulo 2, ponto 2.1.1. da Convenção.

¹⁴³ Cf. ponto 2.1.8. do Capítulo da Convenção.

responsáveis de cada Estado costeiro devem ativar, logo que recebam informação de que uma pessoa¹⁴⁴ se encontra em perigo no mar em área que tenham a seu cargo, as medidas urgentes para prestação da assistência mais adequada, coordenando os recursos necessários através de uma organização nacional para o efeito.

Encontramos no ponto 2.14.1. que as partes devem designar unidades de salvamento “convenientemente localizados e equipados”, elementos da organização de busca e salvamento que não sejam “adequados para a designação como unidades de busca e salvamento, mas que podem participar nas operações de busca e salvamento”, devendo cada unidade manter um estado de prontidão que seja adequado à tarefa que venha a ter que desempenhar.

Os Estados devem ainda dotar cada unidade de busca e salvamento dos recursos e material adequados à respetiva missão, devendo os meios de comunicação ser rápidos e seguros e as caixas ou embalagens contendo material de sobrevivência para lançamento ser devidamente assinaladas¹⁴⁵.

Esta Convenção estabelece ainda um dever de cooperação entre Estados, no ponto 3.1.

Além disso, fala-nos também sobre medidas preparatórias, no capítulo 4, o qual dispõe sobre a existência de informação atualizada para que os centros de coordenação de busca e salvamento possam levar a cabo as operações de busca e salvamento, designadamente no que tange a unidades de busca e salvamento e de vigilância costeira, outros recursos, quer públicos, quer privados, que possam revelar-se úteis para SAR, meios de comunicação, nomes e números telefónicos de outros agentes, localização, horários, avisos meteorológicos e outros dados que possam ser úteis para as operações SAR.

Após o que “cada centro de coordenação de busca e salvamento e cada subcentro de busca e salvamento elaborarão ou terão à sua disposição planos ou instruções detalhadas para a condução de operações de busca e salvamento na sua área”, que “especificarão, na medida do possível, as disposições para a assistência e reabastecimento de combustível dos navios, aeronaves e veículos utilizados para as operações de busca e salvamento”¹⁴⁶.

Também estabelece esta Convenção que as partes terão que assegurar a manutenção de escuta permanente de radiocomunicações, estabelecendo igualmente várias fases de emergência¹⁴⁷ e quais os procedimentos mais adequados em cada um deles.

¹⁴⁴ Qualquer que seja a sua nacionalidade, condição ou circunstâncias em que é encontrada.

¹⁴⁵ Cf. ponto 2.5. da Convenção.

¹⁴⁶ Cf. ponto 4.2. da Convenção.

¹⁴⁷ A fase de incerteza, de alerta e de perigo.

5.1.6 Convenção relativa à Organização de Satélites Marítimos (IMSO)

Portugal aderiu na sequência da aprovação pelo Decreto do Governo n.º 72/79, de 4 de junho.

A sua elaboração deveu-se à afirmação da importância do sistema de satélites, para a melhoria dos sistemas de socorro e segurança marítimos, bem como das comunicações entre navios e entre estes e respetiva companhias, e ainda entre as tripulações ou os passageiros a bordo e pessoas em terra.

5.1.7 International Life Saving

Criada em 1993 a partir da fusão da *Fédération Internationale de Sauvetage Aquatique (FIS)* e da *World Life Saving (WLS)*, esta federação visa a prossecução de tarefas diretamente ligadas ao salvamento marítimo.

Tem como finalidade o desenvolvimento e recomendação de melhores práticas na prevenção do afogamento, salvamento aquático e cuidados de emergência; o desenvolvimento da formação quanto ao salvamento aquático; desenvolvendo também intercâmbios de técnicas de salvamento aquático; promover o intercâmbio de conhecimento a nível médico e científico no que respeita a prevenção e salvamento aquático; desenvolver padrões a nível internacional no que respeita a salvamento aquático desportivo; organizar competições de salvamento aquático desportivo; auxiliar na criação de laços de colaboração entre os membros de outros organismos internacionais que se dediquem ao salvamento aquático e; criar estratégias para evitar a poluição de águas e praias.

O ISN é membro fundador da International Life Saving.

5.1.8 North Atlantic Coast Guard Forum

Quando se fala de North Atlantic Coast Guard Forum (doravante, NACGF) fala-se de uma organização informal que foi criada no dia 27 de outubro de 2007, na Suécia.

A sua criação assentou na intenção de promover a cooperação no âmbito funcional da Guarda Costeira entre os países que neste Fórum participam, tendo como atividades anuais os seguintes eventos:

- *NACGF Experts Meeting* – reunião que se desenvolve por grupos de trabalho – atualmente são sete;

• *Cimeira da NACGF.*

Entre 4 de outubro de 2012 e 26 de setembro de 2013, Portugal assumiu a presidência do Fórum, fazendo-o através da Marinha, que deu relevo à «necessidade de colaboração entre todos os órgãos e entidades governamentais com responsabilidades no mar, escolhendo como tema da presidência “A cooperação interagência no mar”»¹⁴⁸.

Nesse âmbito, foi ainda realizado o exercício colaborativo GUARDEX 2013, organizado pelo Comando Naval pela DGAM, com o apoio do Instituto Hidrográfico, que foi dedicado a ocorrências no domínio da proteção e segurança, servindo para a demonstração das capacidades das várias entidades que nele participaram.

Atualmente os estados participantes são 20: Portugal, Islândia, Canadá, Irlanda, Rússia, Dinamarca, Lituânia, Espanha, Letónia, Estónia, Suécia, Finlândia, Holanda, Reino Unido, França, Noruega, Estados Unidos da América, Alemanha, Bélgica e Polónia.

5.1.9 A Agência Europeia de Segurança Marítima a Vigilância Marítima Integrada e a Política Marítima Integrada

Criada pelo Regulamento (CE) 1406/2002, a Agência Europeia de Segurança Marítima (doravante, EMSA), nasceu do propósito de harmonizar mecanismos de controlo e supervisão e auxílio na construção da política de segurança marítima da Comissão Europeia, por forma a que ela se aplique de modo homogéneo em todos os Estados-Membros.

Já quanto à Vigilância Marítima Integrada, por simplicidade citamos Fernando Dias Marques¹⁴⁹, onde nos é possível beber a explicação sumária do que se trata: “é uma capacidade, atualmente em construção pela Comissão Europeia, que consistirá na partilha de informação entre as várias autoridades públicas que exercem a ação dos respetivos estados-membros no mar e agências da União Europeia, com os objetivos de tornar a vigilância marítima menos onerosa e mais eficaz”.

Com efeito, constata-se que as entidades públicas dos estados-membros que têm competência no domínio do mar recolhem e tratam a informação sem que seja feita qualquer partilha entre si¹⁵⁰.

Por isso mesmo, criou-se o *Common Information Sharing Environment*, um sistema de

¹⁴⁸ Cf. Revista da Armada, março de 2014, p. 12, op. cit.

¹⁴⁹ Cf. p. 1, op. cit.

¹⁵⁰ A este propósito, quando realizámos os inquéritos que abaixo serão expostos, houve questões que colocámos a cada uma das entidades com quem contactámos e foi possível concluir a efetiva estanquicidade da informação que cada um dos organismos detém.

monitorização interoperável de forma a garantir o acesso a informação – a nível nacional, regional e europeu – de que necessitem, não só, mas também, ao nível da segurança marítima.

Desta forma pretendendo contribuir para uma resposta mais eficiente para os desafios que o domínio marítimo apresenta, potenciando a utilização deste sistema pelas Forças Policiais, os Serviços de Alfândega, Ambiente Marinho, a Autoridade Marítima, a Defesa, o Controlo de Pescas e de Fronteiras.

Já a Política Marítima Integrada (doravante, PMI) é uma política que abrange várias outras, que são transversais a todo o tema “mar”, tendo em vista a coerência na abordagem aos assuntos marítimos e contempla a “vigilância marítima integrada”.

5.1.10 Agência FRONTEX

Criada em 2004, pelo Regulamento (EU) 2016/1624, de 14 de setembro, com o intuito de auxiliar os Estados-Membros da União Europeia e países pertencentes ao acordo Schengen, na proteção das suas fronteiras externas.

A FRONTEX é financiada pelo orçamento da UE e pelos países pertencentes ao espaço Schengen.

A Agência foi alargada em 2016, tornando-se na Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira, comportando neste momento, funções de controlo da migração à gestão das fronteiras e responsabilidade combate à criminalidade transfronteiriça.

No papel da FRONTEX, incluem-se ainda as operações de Busca e Salvamento, pelo facto de esta Agência estar obrigada a prestar assistência técnica e operacional no mar, para apoiar operações de salvamento que possam ocorrer durante as operações de vigilância das fronteiras.

5.2 Ao Contexto Nacional

5.2.1 Do Passado

Não queremos iniciar uma abordagem ao ordenamento jurídico interno sem uma brevíssima incursão histórica pela legislação Portuguesa, designadamente pelo Código Comercial de 1833, que previa já algumas normas relativas ao salvamento marítimo. É isso mesmo que se pretende demonstrar: a evolução dos conceitos.

O art. 1464.º, que dispunha que “Salvando-se alguma parte do navio, os officiaes e gentes da tripulação serão pagos de suas soldadas pelo producto das reliquias salvas. Não bastando

para isso, ou salvando-se fazendas sómente, serão pagos subsidiariamente pelo frete”;

O art.º 1466.º, que previa que “seja qual for o modo por que as gentes da equipagem fossem assoldadas, ser-lhes-ão pagos os dias empregados na recobração dos salvados. Mostrando nesse emprego uma actividade especial, seguida de sucesso feliz, receberão uma recompensa extraordinaria a titulo de salvádego”;

O art.º 1585.º rezava que “ninguém póde salvar um navio encalhado ou partido sobre bancos na costa, nem arrecadar as fazendas naufragadas no mar ou nas praias, estando presente o capitão, ou official que suas vezes fizer, sem consentimento seu”;

Dispunha o art.º 1599.º que “O salario devido pelo socorro do navio ou fazenda em perigo ou naufragadas, é de duas especies, a saber: o salario de assistencia e salario de salvação ou salvados”, o art.º 1600.º que “deve-se salario de assistência, quando o navio e carga conjuncta ou separadamente, são repostos no mar, e conduzidos a bom porto(...)”;

E o art.º 1601.º que “são casos de salvamento, ou salvado: - recuperando-se e salvando-se um navio ou fazendas encontradas no mar alto ou nas praias sem direcção; - salvando-se fazendas d’um navio dado á costa, ou varado sobre penedos em tal perigo, que se não possa considerar nem de segurança para as fazendas, nem asylo ás gentes da tripulação; - retirando-se as fazendas d’um navio effectivamenete partido; - finalmente se, achando-se um navio em perigo imminente ou sem segurança, é abandonado pela tripulação: - ou quando, tendo-se esta ausentado, o navio é occupado pelos que querem salvar-lo, e conduzido ao porto com toda ou parte da carga”,

Além das previsões contidas nos artigos 1602.º a 1609.º 1659.º, 1660.º, 1663.º e 1665.º.

Destes normativos, o que se retira é a consciência da necessidade de legislar sobre salvamento marítimo, não só no que se refere aos passageiros, mas também no que se refere ao próprio navio e à sua carga, inclusivamente atribuindo-se aos responsáveis pelo salvamento o direito ao pagamento pelos seus serviços de assistência¹⁵¹.

Vale a ressalva: no que toca ao comércio marítimo!

Em 28 de Junho de 1888 é publicada a Carta de Lei, que aprova o Código Comercial Português e em 1 de Dezembro de 1892, o Decreto que aprova a Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos, Capitánias dos Portos – e respectivas Delegações.

O CCom manteve, nos artigos 681.º e 682.º, os efeitos previstos no seu antecessor no que concerne à remuneração em caso de assistência e salvamento, sendo o salário devido pela assistência inferior àquele que era devido pelo salvamento.

¹⁵¹ Sendo certo que, durante a vigência do CCom de 1833, socorro, assistência e salvamento eram definidos, regulados e remunerados diferentemente, nos artigos 1599.º, 1600.º e 1601.º, respetivamente.

5.2.2 Do Presente

5.2.2.1 A Constituição da República Portuguesa

Do ordenamento jurídico português atual, o primeiro diploma de onde conseguimos beber alguma informação de base é a CRP, concretamente no seu art.º 9.º, onde se encontram elencadas as “tarefas fundamentais do Estado”.

No que ao tema a que nos dedicamos interessa, concedemos especial enfoque à garantia da independência nacional, a promoção do bem-estar e a qualidade de vida do povo, defender a natureza e o ambiente e preservar os recursos naturais¹⁵².

Falamos, portanto, sobre tarefas de defesa e de segurança interna.

5.2.2.2 O Regime Jurídico da Salvação Marítima¹⁵³

O Decreto-Lei n.º 203/98, de 10 de julho – o Regime Jurídico da Salvação Marítima – ocupa-se da salvação marítima em Portugal, prevendo que os artigos 3.º, 4.º, 9.º e 16.º representam regime imperativo, todos os outros podendo ser afastados por convenção dos interessados, sob a forma escrita.

O disposto neste diploma abrange a salvação marítima desenvolvida por navios ou embarcações de guerra ou outras embarcações não comerciais propriedade do Estado ou por ele operadas; não se aplica, porém, no caso de tais embarcações serem objecto de operações de salvamento.

Quanto ao dever de prestar socorro a pessoas em perigo no mar, o art.º 3.º diz-nos que ele incumbe ao comandante de qualquer embarcação, “desde que isso não acarrete risco grave para a sua embarcação ou para as pessoas embarcadas (...) com o menor prejuízo ambiental”.

Aqui chegados, fazer o seguinte comentário: como adiante veremos, o salvamento marítimo é levado a cabo, não só pelos organismos Estaduais, como também pelos particulares que se encontrem próximos daqueles que demandem socorro, sob pena de, salvo agindo sem culpa, incorrer em responsabilidade civil ou qualquer outro tipo que a lei consagre. Adiante veremos de que forma tal socorro se processa.

Para o salvamento marítimo, o salvador deve adoptar a diligência que, de acordo com a

¹⁵² Alíneas a), d) e e) do art.º 9.º da CRP.

¹⁵³ Decreto-Lei .º 203/98, de 10 de Julho.

casuística, seja devida, evitando ou minimizando os danos ambientais, solicitando a a “intervenção de outros salvadores, sempre que as circunstâncias concretas da situação o recomendem”¹⁵⁴.

Mantém-se, no art.º 5.º do Regulamento, a remuneração que vimos ser prevista em legislações anteriores: “havendo resultado útil para o salvado, é a salvação marítima remunerada mediante uma retribuição pecuniária” e “se o salvador não obtiver resultado útil para o salvado, mas evitar ou minimizar manifestos danos ambientais, a sua intervenção é remunerada”, que não é excluído se “as embarcações que desenvolvem as operações de salvação marítima e as que destas constituem objecto” “pertencerem à mesma pessoa, ou por ela serem operadas”.

6. MODELO OPERACIONAL

“O mar é a religião da Natureza.”

Fernando Pessoa

6.1 Enquadramento

Não obstante o fortalecimento da ligação de Portugal ao mar se reportar ao século XV – com o início dos descobrimentos – já em 1317 havia sido constituída a Marinha Portuguesa, por Carta Régia do Rei D. Dinis, nomeando Manuel Pessanha como o primeiro Almirante do Reino, como oportunamente se disse.

Esses laços de Portugal com o mar mantiveram-se, mas custaram também muitas vidas.

Atualmente, o salvamento marítimo em Portugal encontra-se sob direção da Marinha Portuguesa, claro está, em concordância com as convenções internacionais das quais Portugal é parte e que analisaremos adiante.

Mas, a circunstância de se tratar de um Estado Costeiro arrasta consigo diversos direitos e deveres.

Entre eles, e a título meramente exemplificativo, sublinhamos o Direito de Exploração dos recursos naturais na ZEE, de acordo com o artigo 56.º da CNUDM.

Quanto aos deveres, encontram-se estabelecidos no Decreto do Governo n.º 32/85, de 16 de agosto, que aprovou para adesão a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento

¹⁵⁴ Cf. art.º 4.º

Marítimo.

Como não poderia deixar de ser, damos ênfase ao tema central da presente dissertação: a garantia de um sistema de busca e salvamento, com a finalidade de salvaguarda da vida humana no mar.

Importa agora perceber como é que as entidades e instituições que vimos elencando se coordenam entre si e de que forma exercem o seu papel.

O modelo operacional é hoje levado a cabo por várias entidades, desde a Marinha, à Força Aérea e às Forças de Segurança.

Como nota Cunha Lopes (VALM), há uma “ambiguidade legislativa nacional”, dando até como exemplo a Lei n.º 34/2006, de 28 de julho, que prevê a extensão das zonas marítimas sobre as quais o Estado Português exerce os seus poderes de soberania e jurisdição, fazendo sobressair o seu art.º 14.º.

Este normativo diz que “O exercício da autoridade do Estado Português nas zonas marítimas sob a sua soberania ou jurisdição e no alto mar, nos termos definidos nos artigos seguintes e em legislação própria, compete às entidades, aos serviços e organismos que exercem o poder de autoridade marítima no quadro do Sistema de Autoridade Marítima, à Marinha e à Força Aérea, no âmbito das respectivas competências.”

Mas, como nos indica este militar, não há na lei uma definição das competências de cada um dos organismos.

Vejamos:

6.2 A Prática

No caso português, a Região de Busca e Salvamento (doravante, SRR) coincide com as Regiões de Informação de Voo (doravante, FIR) de Lisboa e Santa Maria.

Encontramos no art.º 98.º da CNUDM, que “todo o Estado costeiro deve promover o estabelecimento, o funcionamento e a manutenção de um adequado e eficaz serviço de busca e salvamento para garantir a segurança marítima e aérea e, quando as circunstâncias o exigirem, cooperar com esse fim com os Estados vizinhos por meio de ajustes regionais de cooperação mútua”.

O Serviço de Busca e Salvamento marítimo utiliza, por norma, navios e aeronaves específicas¹⁵⁵, estando, no caso português sob a coordenação da Marinha Portuguesa, que presta

¹⁵⁵ Pese embora incumba a todo e qualquer navio no mar o dever de prestar assistência.

apoio à AMN, durante 24 horas por dia, quer com navios, quer com pessoal militar, militarizado e civil.

Também a FAP tem um papel preponderante no SAR em Portugal, através da Esquadra 751 "Pumas", que opera o helicóptero Agusta Westland EH-101 Merlin.

O Serviço de Busca e Salvamento Marítimo português é, por isso, um serviço de múltiplos agentes em coordenação.

Dar ainda o ênfase que merece a plataforma FollowMe@Sea¹⁵⁶, uma plataforma informática criada pela Marinha Portuguesa que monitoriza as embarcações de recreio e de pesca, com menos de 12 metros, que realizem navegações costeiras ou transatlânticas.

Isto permite que as embarcações estabeleçam um contacto diário com o MRCC durante o seu trânsito, facilitando, em caso de necessidade de busca e salvamento, a localização, uma vez que a sua posição é atualizada sempre que os ditos contactos diários são estabelecidos.

Mas, afinal, o que dizem as Leis Orgânicas de cada uma das entidades que podem intervir na busca e salvamento?

A Lei Orgânica da Marinha¹⁵⁷ (doravante, LOMAR), no seu art.º 2.º¹⁵⁸ indica-nos que compete à Marinha o exercício da autoridade do Estado em zonas marítimas cuja soberania ou jurisdição pertença a Portugal e no alto mar, no âmbito das suas competências e garantir o

¹⁵⁶ A funcionar na dependência do MRCC Lisboa.

¹⁵⁷ Aprovada pelo Decreto-Lei n.º 185/2014.

¹⁵⁸ "1 - A Marinha tem por missão principal participar, de forma integrada, na defesa militar da República, nos termos da Constituição e da lei, sendo fundamentalmente vocacionada para a geração, preparação e sustentação de forças e meios da componente operacional do sistema de forças.

2 - Incumbe ainda à Marinha, nos termos da Constituição e da lei:

- a) Participar nas missões militares internacionais necessárias para assegurar os compromissos internacionais do Estado no âmbito militar, incluindo missões humanitárias e de paz assumidas pelas organizações internacionais de que Portugal faça parte;
- b) Participar nas missões no exterior do território nacional, num quadro autónomo ou multinacional, destinadas a garantir a salvaguarda da vida e dos interesses dos portugueses;
- c) Executar as ações de cooperação técnico-militar nos projetos em que seja constituída como entidade primariamente responsável, conforme os respetivos programas quadro;
- d) Participar na cooperação das Forças Armadas com as forças e serviços de segurança, nos termos previstos no artigo 26.º da Lei Orgânica n.º 1-A/2009, de 7 de julho, alterada pela Lei Orgânica n.º 6/2014, de 1 de setembro;
- e) Colaborar em missões de proteção civil e em tarefas relacionadas com a satisfação das necessidades básicas e a melhoria da qualidade de vida das populações;
- f) Cumprir as missões de natureza operacional que lhe sejam atribuídas pelo Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas (CEMGFA).
- g) Disponibilizar recursos humanos e materiais necessários ao desempenho das competências de órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional (AMN).

3 - Compete ainda à Marinha assegurar o cumprimento das missões reguladas por legislação própria, designadamente:

- a) Exercer a autoridade do Estado nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e no alto mar, garantindo o cumprimento da lei no âmbito das respetivas competências;
- b) Assegurar o funcionamento do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo (SBSM);
- c) Realizar operações e atividades no domínio das ciências e técnicas do mar.

4 - A Marinha executa atividades no domínio da cultura.

funcionamento do Serviço de Busca e Salvamento Marítimo (doravante, SBSM).

Vimos já que a GF, integrada na GNR e, daí em diante, BF, tinha competências de controlo fiscal e aduaneiro.

O ISN foi criado com o fito de prestar salvamento de náufragos e apoio às famílias, mas a verdade é que foi gradualmente alargando o seu papel ao salvamento de banhistas nas praias, e à assistência a desportistas náuticos.

Como oportunamente vimos, a Polícia Marítima é uma força policial, um OPC, com competência especializada no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima e, portanto, estatutariamente “programada” para a investigação criminal em ambiente marítimo¹⁵⁹, como, aliás, se antevê da leitura do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de novembro.

Aquilo que é possível retirar do que vimos dizendo é que, em termos práticos, no nosso país, as “funções típicas” de guarda costeira são atribuídas a estão atribuídas a várias entidades, cujo conjunto vem a formar o SAM: a AMN, a PM, a GNR, a PSP, a PJ, o SEF...

Isto leva a que, de acordo com os quadros legislativos que vimos invocando, não haja um único ator responsável pelo salvamento marítimo, mas um conjunto de atores que, no âmbito do SAM, podem desempenhar essa função de salvar vidas humanas em contexto aquático.

De realçar ainda o documento designado “Plano de Salvamento Marítimo”, um instrumento das Capitanias dos Portos contendo as diretrizes para execução das ações de busca e salvamento no respetivo espaço de jurisdição, considerando alguns tipos de acidentes: acidentes com navios ou embarcações durante a entrada ou saída do porto, acidentes com navios ou embarcações nos restantes espaços, acidentes com banhistas, surfistas ou pequenas embarcações, evacuações médicas e acidentes com aeronaves.

Estes documentos identificam as necessidades e idiosincrasias de cada espaço de jurisdição¹⁶⁰, tendo como fito o estabelecimento de normas e procedimentos tendentes à

¹⁵⁹ De que são exemplos o tratamento de questões relacionadas com a investigação em matérias de segurança e controlo da navegação, sinistros ocorridos em meio marítimo, a bordo de navios, poluição marítima, com a prevenção e repressão do tráfico de estupefacientes, do terrorismo, de sequestros e tomada de reféns a bordo de navios ou embarcações.

¹⁶⁰ Veja-se o que se lê, a título de exemplo, no Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto da Horta: “Na jurisdição da Capitania do Porto da Horta (CPH) encontram-se as ilhas do Faial, São Jorge e Pico, comumente designadas por ilhas do triângulo. Os principais portos destas três ilhas são: Horta (Faial), Velas e Calheta (São Jorge), São Roque, Madalena e Lajes (Pico). Diariamente existem ligações efetuadas por embarcações de transporte de passageiros, que realizam percursos entre Horta, Madalena, São Roque e Velas. Ainda numa frequência diária existem navios de comércio de tráfego local a escalar os portos sob jurisdição da CPH e a atividade piscatória pode ser considerada relativamente intensa. Nos meses de verão a atividade de navegação efetuada por embarcações de recreio e associados à atividade marítimo-turística atinge um nível elevado. Particularmente relevante é o trânsito, com paragem na Horta ou não, de embarcações de recreio que cruzam o Atlântico Norte no sentido Oeste – Leste. É também nesta época que as zonas balneares são intensamente frequentadas por veraneantes, e vários eventos desportivos atingem o seu zénite, nomeadamente provas de pesca desportiva e regatas. O perfil e as condições meteorológicas e oceanográficas são descritos nos Anexos G. Face a

prevenção e em operações de salvamento.

Cingindo-nos às operações de busca e salvamento, encontramos em todos eles denominadores comuns, de que são exemplos:

- Monitorização permanente por parte do Capitão do Porto, seja através da presença no local, seja com apoio de meios digitais;
- Nos casos em que se verifique a ocorrência de um acidente, deve informar-se com a maior brevidade possível o capitão do porto, que assumirá o papel de coordenador da missão de busca e salvamento, de acordo com o manual de busca e salvamento, informando-se ainda o MRCC para que este possa definir sobre quem impende a responsabilidade da coordenação da missão;
- Definido o coordenador da missão, este analisará e acionará, após dispor de toda a informação sobre o acidente, a utilização dos meios humanos e materiais disponíveis para prestação de assistência ao sinistro¹⁶¹;
- O coordenador estabelece um centro de comando e controlo das operações de salvamento, adequando, após isso, as operações às particularidades do acidente.

Retira-se ainda desses Planos de Salvamento que, para desempenho da missão de busca e salvamento, a AMN e as Capitanias dos Portos em especial, dispõe do auxílio de particulares e de outras entidades públicas, como são os Bombeiros Voluntários, empresas de transportes

toda esta atividade e à extensa área que se encontra no espaço de jurisdição desta capitania, importa estabelecer procedimentos que contribuam de forma decisiva e eficaz para o salvamento de vidas humanas. Deste modo, torna-se essencial no contexto em análise a assunção dos seguintes princípios: Prevenção, Prontidão, Alerta (e ação), Notícia (e difusão). (...) O princípio da prontidão implica a saída de meios para apoio de forma rápida e eficiente. Para o efeito, o presente plano pressupõe um incremento da prontidão em função da degradação das condições meteorológicas e a CPH e o Comando Local da Polícia Marítima da Horta (CLPMH) dispõem de profissionais de serviço 24 horas por dia, com embarcações prontas em vários locais (Horta, Velas e São Roque) e comunicações próprias. Para além das embarcações da Autoridade Marítima Nacional (AMN), existem outros meios, nomeadamente embarcações e serviços de mergulhadores, em diversas corporações de bombeiros nas respetivas ilhas, que permitem um apoio rápido em casos de emergência, de acordo com o indicado no Anexo A. Durante a época balnear existem nas zonas vigiadas, nadadores salvadores, sendo também reforçada a fiscalização às zonas não vigiadas, por elementos da AMN. O princípio de alerta e ação requer diligências e automatismos que serão providenciados conforme explicitado no presente Plano, havendo um atendimento 24 horas por dia na CPH e nos piquetes do CLPMH. O princípio da notícia e difusão é imposto pelas exigências sociais, fins estatísticos e análise técnico-profissional, tendo por essência e propósito mais eficiência, esclarecimento e adequação. Os comunicados a enviar para os OCS são sempre assinados pelo Capitão do Porto ou, na sua ausência, pelo coordenador designado, cumprindo as orientações recebidas.”

¹⁶¹ Desde os meios da AMN, aos nadadores salvadores, na eventualidade de a ocorrência se verificar em zona balnear vigiada ou nas suas vizinhanças, e de outras entidades, designadamente, das Forças Armadas – nomeadamente os meios disponíveis da Marinha e da Força Aérea – das corporações de bombeiros, da GNR, da PSP, e outras entidades, publicas ou privadas, coletivas ou singulares.

marítimos¹⁶² associações de pescadores¹⁶³, e outras entidades¹⁶⁴.

7. DADOS DE SALVAMENTO MARÍTIMO EM PORTUGAL

“E ao imenso e possível oceano
Ensinam estas Quinas, que aqui vês,
Que o mar com fim será grego ou romano:
O mar sem fim é português”

Fernando Pessoa, excerto da *Mensagem*

Em Portugal há três Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo¹⁶⁵, localizados em Lisboa (Maritime Rescue Coordination Centre – doravante MRCC – Lisboa), em Ponta Delgada (MRCC Delgada) e no Funchal (Maritime Rescue Sub-Centre – doravante MRSC – Funchal).

Estes três centros coordenam as ações SAR e contribuíram para uma taxa de sucesso do Serviço Nacional de Busca e Salvamento Marítimo em 2018 de 98,8%, nas 748 operações de busca e salvamento marítimo respeitantes ao referido ano.

O sucesso do SBS depende, não só da atuação da Marinha, como da AMN, da FAP, de recursos e meios da Estrutura Auxiliar do Sistema Nacional de Busca e Salvamento e, não menos importante, do apoio prestado por navios mercantes que desviam as suas rotas para a prestação de auxílio.

Segundo A. Jorge Pereira Lourenço¹⁶⁶, para que o sistema de segurança marítima seja eficaz, precisa de compreender várias funcionalidades e capacidades, que hão-de funcionar de modo articulado e coordenado, não só a nível nacional, como a nível internacional, das quais destaca:

- Monitorização das condições ambientais no espaço marítimo;
- Disponibilidade de informações relativas ao tráfego marítimo;
- Informações relativas aos marítimos (tripulações de navios) directamente envolvidos no

¹⁶² A exemplo da *Atlanticoline, S.A.*, dos *Transportes Marítimos Graciosences*, da *Empresa de Barcos do Pico*, na Região Autónoma dos Açores.

¹⁶³ De que são exemplo a Associação de Pescadores da Ilha de São Jorge, a Associação de Pescadores Florentinos, a Associação de Pescadores do Corvo, na Região Autónoma dos Açores.

¹⁶⁴ Por exemplo, o Clube Naval das Lajes das Flores, o Clube Naval da Vila do Porto, a Cruz Vermelha de Ponta Delgada, a Associação de Armadores da Pesca Artesanal do Pico, Nautibotelho, na Região Autónoma dos Açores.

¹⁶⁵ Vale recordar a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento, que nos indica que “«Centro de coordenação de busca e salvamento». É uma unidade com a responsabilidade de promover a organização eficaz de serviços de busca e salvamento e de coordenar a condução das operações de busca e salvamento numa região de busca e salvamento” – cf. capítulo 1, ponto 1.3.

¹⁶⁶ Op. cit., pp. 116 e 117.

transporte internacional de bens e passageiros;

- Natureza, características e tipologia das cargas e produtos transportados pelos navios;
- Capacidade para exercer vigilância, policiamento e presença naval dos quadros da jurisdição dos espaços marítimos e no quadro do exercício da soberania;
- Capacidade de desenvolver operações de salvamento para assistir pessoas, navios e embarcações em perigo no mar;
- Capacidade para exercer o controlo e vigilância das operações portuárias, de controlo de pessoas e bens nos portos e segurança nas instalações portuárias”.

7.1 Dados da Marinha Portuguesa

No âmbito da presente dissertação, solicitamos informações sobre salvamento marítimo à Marinha Portuguesa, tendo-nos sido possível recolher os seguintes dados:

- A média diária de solicitações no âmbito do salvamento marítimo é de duas a três, uma das quais carece de evacuação médica;
- A grande maioria das chamadas são falsos alertas;
- Em 2020 foram salvas 316 pessoas, ou seja, quase uma por dia;
- A taxa de sucesso nas operações de busca e salvamento é de 99.7%;
- Os meios existentes em Portugal são Navios Patrulha Oceânicos, Navios Patrulha Costeira, Lanchas de Fiscalização, Meios do ISN (lanchas rápidas), Estações Salva Vidas, Capacidades da Força Aérea e a Navegação Mercante.

7.2 Dados recolhidos junto de Capitánias

Foi realizado um inquérito no âmbito da presente Dissertação tendo em vista o alcance de uma percepção mais exata da realidade atual e dos desafios que ainda se lhe colocam. Para tanto, foram tentados inquéritos junto de Capitães dos principais portos portugueses e, feitas as seguintes perguntas, obtivemos as seguintes respostas:

1. Qual o número de solicitações a nível de Busca e Salvamento por ano?

A – Aproximadamente 60 por ano.

B – Em 2018, duas, em 2019, cinco, em 2020, quatro e em 2021, três.

C – *Cerca de 20 solicitações no mar e 30 na faixa costeira.*

2. Há algum padrão no tipo de incidentes? Qual o padrão?

A – *Não. Os incidentes são variados passando por resgate de banhistas, resgate de desportistas náuticos, resgate de embarcações, situações de homem ao mar, acidentes no areal, acidentes na orla costeira (rochas, arribas, etc).*

B – *Não se verifica nenhum padrão no tipo de incidentes.*

C – *Na sua maioria, as solicitações têm por base acidentes na orla costeira, apoio a embarcações com avaria e apoio médico a tripulantes.*

3. Caso a resposta anterior seja afirmativa, associa esse padrão a algum tipo de ação? (ação humana, falta de preparação, manutenção, formação, etc)

C – *Essas ações podem ter diversas causas. Relativamente às avarias, estas ocorrem quando menos se espera. Quanto aos acidentes, não são causados apenas por um fator. Há fatores humanos e naturais na sua origem.*

4. Em média, quanto tempo demoram as operações de busca e salvamento levadas a cabo por esta capitania?

A – *O tempo é baseado na distância do Porto e no tipo de assistência efetuado, não existindo uma média de tempo.*

B – *Entre 2018 e 2021 a média das operações de busca e salvamento foi de 1h45, sendo que a menos demorada foi de apenas 0h45 e a mais demorada durou 06h00.*

C – *A duração das operações de busca e salvamento varia, tendo em conta diversos fatores.*

A título de exemplo, há cerca de 2 semanas (estima-se que a meio de maio [parêntesis nosso]), foi assistido um veleiro, cuja operação durou cerca de 10 horas.

5. Qual a taxa de sucesso (resgate e contenção de riscos)?

A – *A taxa de sucesso nas operações realizadas é de 100%.*

B – *Em missões de resgate e contenção de riscos, até hoje, a taxa de sucesso foi de 100%.*

C – *A taxa de sucesso ronda os 95%.*

6. De que meios de busca e salvamento dispõem? E em coordenação com outras entidades?

A – *Um meio de grande capacidade, um meio de grande/média capacidade, e dois de pequena capacidade.*

Quem coordena as operações de busca no local é o Capitão do Porto, tendo ao seu dispor, para além dos meios próprios anteriormente referidos, os meios e capacidades de outras entidades que integram o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo (onde assumem particular destaque os meios da Polícia Marítima), inclui-se ainda todos os navios abrangidos pela Convenção SOLAS.

B – *A ESV dispõe de apenas uma embarcação de média capacidade.*

Estão ainda disponíveis três motas de água.

C – *Dispomos de uma embarcação semi-rígida e cinco elementos civis do Instituto de Socorros a Náufragos.*

Em coordenação com outras entidades, dispomos de: um navio em SAR, dependendo da sua localização, a navegação que se encontra na área, particulares e entidades locais.

7. Que meios considera que seria importante vir a ter?

A – *A Estação Salva-Vidas de X¹⁶⁷ possui os meios necessários para o cumprimento da sua missão.*

B – *Uma embarcação de grande capacidade (cabinada).*

Uma mota de salvamento marítimo com especificações/caraterísticas mais robustas (tipo Seadoo mais recentes).

C – *Seria importante ter uma embarcação Salva-Vidas de grande capacidade.*

8. Que desafios para o futuro?

A – *Manter a atual taxa de sucesso.*

¹⁶⁷ Nome da capitania ocultado propositadamente.

B – Construção de uma infraestrutura para a Estação Salva-vidas. Edificação de apoio que reúna as condições de uma estação salva-vidas do tipo A, com residência para os tripulantes de estação salva-vidas (TESV), rampa, carris, berço, abrigo para as embarcações salva-vidas e um cais próximo para atracação das embarcações.

C – Os desafios para o futuro são sobretudo, a nível orçamental e a nível de recursos humanos.

Do inquérito realizado é possível extrair as seguintes conclusões:

- Pese embora não possa ser possível afirmar que não há um qualquer padrão dos acontecimentos no mar, a verdade é que uma parte das respostas frisou o resgate de banhistas, desportistas e embarcações, situações de homem ao mar, acidentes no areal e na orla costeira relacionados com rochas e arribas, apoio médico a tripulantes, apoio a embarcações avariadas;
- Não há propriamente uma ação-padrão que desencadeie o resultado-acidente, devendo-se as ocorrências a situações fortuitas, fatores humanos e naturais que nem sempre são controláveis ou evitáveis.
- O tempo médio de resolução dos acontecimentos/de duração das operações de busca e salvamento é de 1 hora e 45 minutos;
- A taxa de sucesso no que se reporta a resgate e contenção de riscos é de 95%;
- Os meios disponíveis são os seguintes: Embarcação de média capacidade; três motas de água; embarcação semi-rígida e cinco elementos civis do ISN. Em coordenação com entidades, dispõem ainda de um navio em missão de Busca e Salvamento, dependendo da sua localização, da navegação que se encontra na área e de embarcações de particulares ou entidades locais.
- A busca e salvamento faz-se em coordenação com outras entidades, designadamente: com a Marinha Portuguesa, com particulares e entidades locais.
- Seria importante, ao todo, a aquisição/existência dos seguintes meios: uma embarcação Salva-Vidas de grande capacidade e uma mota de água com características mais robustas.
- Para o futuro os desafios são: sobretudo, a nível orçamental e a nível de recursos humanos.

Integrando estas conclusões no que vinha já sendo escrito por nós, podemos concluir também que:

- Portugal é responsável pela busca e salvamento marítimo numa área de cerca de 65.700.000 quilómetros quadrados, ou seja, uma área 62 vezes superior à área terrestre nacional;

- Pelas águas cuja jurisdição e soberania são portuguesas passa mais 55% do comércio marítimo europeu;

- Cingindo-nos à busca e salvamento de vidas humanas no mar, em média, o corpo humano perde calor cerca de 26 vezes mais rápido quando imerso em água. A hipotermia, quando a temperatura corporal desce abaixo dos 35°C, representa para um náufrago no mar a principal ameaça à vida. A exposição prolongada ao meio aquático a baixas temperaturas pode significar a morte em tão pouco como 1 hora, em águas a 10°C. Esse cenário é tão mais grave quando mais baixa a temperatura da água. Naufragar em águas gélidas pode levar à morte em apenas 15 minutos¹⁶⁸.

- A taxa de sucesso anual do SNBSM é de, pelo menos, 90%;

- Tudo isto obriga à implementação de uma política marítima que seja capaz de responder de modo eficiente e eficaz às necessidades de busca e salvamento que, além do plano efetivo, mesmo no plano hipotético, se possam fazer sentir, logo desde o momento da prevenção;

Podemos, desde já, adiantar um pouco daquele que é o nosso entendimento: o que nos parece é que, ou se investe mais em meios técnicos e operacionais, ou se otimiza os que já existem, designadamente congregando as competências SAR numa só entidade: quem sabe, uma Guarda Costeira.

8. QUE DIFICULDADES SUBSISTEM?

“Quando morre o leão, a leoa e as crias continuam a rugir, desafiando o futuro. Só assim serão respeitadas”

Pepetela, *in Sua Excelência, de Corpo Presente*

Em primeiro lugar salientar que a área em que Portugal exerce a sua soberania e jurisdição é atravessada por alguma das principais linhas de tráfego marítimo em direção ao Mediterrâneo, ao Norte da Europa, a África e à América, calculando-se que por aqui passem cerca de 100 navios por dia, sejam movimentadas mais de 50 milhões de toneladas de mercadorias por ano,

¹⁶⁸ Colwell, Keith, *Sea survival handbook : the complete guide to survival at sea*, 2.^a Edição, Royal Yachting Association, 2009

entre 11000 navios comerciais e mais de meio milhão de passageiros embarcados e desembarcados¹⁶⁹.

Perante estes dados, é evidente que Portugal tem que atender às necessidades de vigilância, de fiscalização e de salvamento marítimo.

A taxa de sucesso é conseguida através da otimização de um sistema que por si, até pode estar otimizado, mas, quando o que está em jogo é o salvamento de vidas humanas, não cremos que baste contentar-nos com meios dos quais tiramos o máximo partido que nos é possível, até porque as necessidades podem vir a alterar-se.

Pense-se no aumento da plataforma continental.

Conseguiremos continuar a cumprir a nossa missão de salvamento marítimo com um conjunto de meios técnicos e operacionais que, só por si, pode estar já no limite das suas capacidades, até porque está otimizado?

Ou será que devemos pensar que o dia de amanhã poderá trazer novos desafios e prevenir o insucesso desde já?

O sistema implementado não tem representado dificuldades de articulação, mas segundo dados que recolhemos, implica algum esforço de coordenação. Isto porque é celeuma conhecida o conflito de competências.

É evidente que pode argumentar-se que as dificuldades de articulação existem nos mais variados quadrantes da vida quotidiana. Porém, trata-se de vidas humanas. E uma coisa é o ideal – que pode até não existir – outra coisa é podermos concorrer para uma aproximação a ele.

Recorde-se a Resolução do Conselho de Ministros n.º 185/96, de 28 de novembro, que assentou na necessidade de “clarificação e articulação com as diferentes entidades competentes no domínio das costas e águas sob jurisdição portuguesa”, tendo em vista também a “reformulação do enquadramento orgânico do Sistema, (...) carece da adopção de uma linha estratégica que garanta a sistematização, coerência e racionalidade da acção do Estado no domínio das costas e águas sob jurisdição marítima nacional”.

Não menos importante e, talvez, essa Resolução contemplava a necessidade de concretização dos objetivos enunciados, assumindo “especial relevância a delimitação, definição e organização da actividade dos departamentos do Estado com responsabilidade nessa área, permitindo assim a criação das necessárias sinergias que compatibilizem a elevação da qualidade do serviço público”.

¹⁶⁹ Cf. Cunha Lopes, op. cit., p. 16.

Além de crermos que, mesmo que algo tenha sido feito nesse sentido, em termos operacionais há ainda um longo caminho a percorrer, com necessidade, talvez, de orientação absoluta para a eficácia, resolvendo as dúvidas de competência que ainda haja, ou que entretanto se possam ter criado.

Os meios marítimos existentes não têm as características de velocidade, alcance e sustentação no mar adequados às tipologias das missões SAR, mesmo que, olhando para os recursos disponíveis, possa não ser o mais desadequado.

É claro que, uma coisa seria a incapacidade total do sistema existente, outra coisa seria termos um sistema de tecnologia de ponta. Não olvidando as dificuldades orçamentais que possam objetar-se a este tema, a verdade é que temos que preparar o futuro. Os sinais dos tempos podem manifestar-se, não só ao nível da desadequação tecnológica, como ao nível da escassez de pessoal – vale a pena assinalar a falta de meios humanos que se verifica, por exemplo, nas Forças Armadas – como ainda ao nível da criação de novas necessidades pela expansão das obrigações decorrentes do aumento da plataforma continental.

Vejamos o que assinala Mário da Salvação Barreto: “No modelo global, e analisando os meios navais disponíveis, os recentes patrulhas oceânicos com um horizonte para além de 2020, têm todas as características operacionais e informacionais para operar no modelo global de vigilância dos GEM. A maior lacuna prende-se com a necessidade de renovação num horizonte 2020+, das fragatas e corvetas, elementos militares importantes que contribuem em duplo uso para a vigilância dos GEM”¹⁷⁰.

E, portanto, aquilo que nos foi possível apurar foi que, a cada resposta que pudesse representar algum nível de satisfação e de capacidade de atuação ao nível do SAR, há sempre um “mas” que pode e deve ser debelado.

Do que se trata é de uma realidade que demanda respostas rápidas – que têm sido dadas, é claramente evidente, até atendendo à taxa de sucesso que os dados nos apresentam – porém, cremos que não devem continuar a ser dadas com recurso à otimização de recursos menos adequados, mas através de uma alteração que pode e deve ir mais além.

Por uma questão de salvamento de vidas humanas, por uma questão de organização e facilidade de trabalho e de operação e até por uma questão orçamental, quem sabe...

Recordar ainda o que escreve Vieira Matias¹⁷¹ ao afirmar que é essencial “não dispersar competências, nem capacidades para actuar na zona marítima, cedendo a tentações

¹⁷⁰ Cf. p. 48, op. cit.

¹⁷¹ Op. cit. p. 27.

corporativas, perdendo o sentido da exigência técnica das ameaças actuais, mesmo apenas na área do crime, e esquecendo o uso racional dos escassos recursos do Estado”.

Não poderíamos estar mais de acordo, como deixaremos explicitado no capítulo seguinte.

9. POSIÇÃO ADOTADA

“Cessem do sábio Grego e do Troiano
As navegações grandes que fizeram;
Cale-se de Alexandre e de Trajano
A fama das vitórias que tiveram;
Que eu canto o peito ilustre Lusitano,
A quem Neptuno e Marte obedeceram.
Cesse tudo o que a Musa antiga canta,
Que outro valor mais alto se alevanta.”

Luís Vaz de Camões, *in Os Lusíadas*

O tema que vimos tratando é, cremos, da maior importância e do maior interesse das mais variadas pastas: desde a Defesa Nacional, à Administração Interna, à Saúde, passando até pelas Pescas, pelo Ambiente, pela Cultura, pelo Emprego, pelas Migrações e pelos Negócios Estrangeiros.

Analisado o Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março, referente à organização e atribuições do SAM, somos de parecer que pode ser importante revê-lo.

Na leitura do n.º 1 do seu art.º 7.º, é possível encontrar onze instituições que exercem poder de autoridade marítima: "a) Autoridade marítima nacional; b) Polícia Marítima; c) Guarda Nacional Republicana; d) Polícia de Segurança Pública; e) Polícia Judiciária; f) Serviço de Estrangeiros e Fronteiras; g) Inspeção-Geral das Pescas; h) Instituto da Água; i) Instituto Marítimo-Portuário; j) Autoridades portuárias; k) Direcção-Geral da Saúde".

A questão que colocamos é: se a intenção que presidiu à Resolução do Conselho de Ministros n.º 84/98 foi a de simplificação, desburocratização, eficácia... será que o SAM está, neste ponto, tão otimizado quanto poderia e deveria? Será que, mesmo em termos operacionais, esta variedade de instituições, não criará conflitos de competência, quer positivos, quer negativos? Não criará dispersão?

Para tentar responder a esta questão dando o nosso parecer, retomamos a ideia que acima escrevemos: “o que nos parece é que, ou se investe mais em meios técnicos e operacionais, ou se otimiza os que já existem, designadamente congregando as competências SAR numa só entidade: quem sabe, uma Guarda Costeira.”.

A título de exemplo, voltemos ao que acontece em Itália: estruturalmente a *Guardia Costiera* integra-se na Marinha italiana, é chefiada por almirantes, mas tem como tutela o *Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili*.

Cremos que não faz muito sentido no nosso país a implementação em bloco de um modelo como os modelos estrangeiros que estudámos.

Em primeiro lugar, porque seria, em termos práticos, difícil e moroso implantar tal solução. Depois porque, concordando com Luís da Costa Diogo, e colocando a questão num outro prisma “alguém, mesmo em Bruxelas, convencerá os franceses a deixarem de ter o *Préfet maritime*, ou os italianos a deixarem de ter a *Guardia Costiera* (militares da Marinha com tutela própria em sede dos Transportes) com poderes acrescidos em matéria de vigilância, controlo, segurança da navegação e inspecção? Ou, citando outros, convencer os brasileiros ou os americanos a *afastarem* as suas Marinhas do exercício da Autoridade Marítima? A questão é clara, e responde-se por si”¹⁷².

Além disso, e ainda na senda do que escreve Luís da Costa Diogo, os Estados que hodiernamente mantêm as respetivas Marinhas a exercer as funções de Autoridade Marítima fazem-no por uma lógica de Estado, pelo enraizar já longínquo, mas que se mantém de “posturas institucionais de ser e de estar”, pelos “modelos integrados de exercício de Autoridade em vastos espaços marítimos”, pelo “aproveitamento do know-how largamente instalado”, pela necessidade de “linguagem uniforme”¹⁷³.

Estamos em crer que a solução pode passar pela alteração de estatutos de alguns destes OPC, mesmo que o objetivo final seja a harmonização, a simplificação, a otimização no seio do SAM.

Mas, em que sentido?

Talvez na atribuição/concentração de competências investigatórias exclusivas quanto a assuntos marítimos, na PM que, desta forma, passaria a dispor de meios e atribuições que “libertassem”, designadamente, a PJ e o SEF.

Já quanto à GNR, da concatenação do Decreto-Lei n.º 43/2003 com a Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro, resulta que a Guarda exerce igualmente funções de controlo costeiro.

A nossa questão é a seguinte: Não se trata de uma duplicação de forças?

É evidente que se pode contra argumentar dizendo que a PSP e a GNR coexistem em certos meios em terra. Mas, cremos, no caso da atuação ao nível marítimo, cremos que não há propriamente uma divisão, mas sim uma certa confusão (mesmo que aparente) entre as áreas de atuação da Marinha e da GNR.

E, a ser assim, estaremos a falar do caminho inverso ao que, ao menos em termos intencionais, vem sendo feito: a desburocratização.

¹⁷² Op. cit. p. 32.

¹⁷³ Op. cit. pp. 32-33.

É que, tendo em mente o exposto na al. a) do n.º 3 do art.º 2.º do Decreto-Lei n.º 185/2014, compete à Marinha "Exercer a autoridade do Estado nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e no alto mar, garantindo o cumprimento da lei no âmbito das suas competências".

E, quanto às competências da Unidade de Controlo Costeiro da GNR, é referido no n.º 1 do art.º 40.º da Lei n.º 63/2007, que "A UCC é a unidade especializada responsável pelo cumprimento da missão da Guarda em toda a extensão da costa e no mar territorial, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial do continente e das Regiões Autónomas(...)".

Face ao exposto, entendemos que pode haver um conflito de competências entre a Marinha Portuguesa e a UCC, no âmbito da vigilância, patrulhamento e intercepção marítima.

Como se ultrapassaria esta questão?

Propomos uma de duas soluções:

A clarificação das reais competências de cada uma das organizações;

A criação de uma Guarda Costeira, que absorveria as competências de patrulha costeira, busca e salvamento marítimo e intercepção de atividades ilícitas via marítima, até mantendo os meios técnicos já existentes, por forma a concentrar numa só força as competências assinaladas, concentrando tudo na Marinha, mesmo que a tutela pertencesse à Administração Interna – com algumas semelhanças com que acontece em Itália.

A nível legal, poderia ser uma solução um pouco controversa, uma vez que absorveria um pouco das competências da Marinha, da GNR, do SEF, mas poderia significar uma mais valia a nível operacional.

Não esqueçamos o que dispõe o art.º 9.º da CRP, quanto às tarefas fundamentais do Estado.

A questão que naturalmente haveria que colocar seria: a nível operacional, com que agentes contar e qual a sua especialização? Entendemos que deveria haver especialização dos militares na área de atuação, bem como a concentração, a construção, ou, sendo possível, a aquisição de navios com as condições adequadas para um melhor desempenho das missões de busca e salvamento e patrulha costeira.

Em termos financeiros, que influenciariam positivamente a operacionalidade somos da opinião de que, seria mais económica a aquisição de navios para salvamento marítimo até 17 metros com a finalidade de substituir os navios com missão de busca e salvamento ao longo da costa de Portugal continental (corvetas e patrulhas), por embarcações de dimensões menores,

uma vez que o contacto próximo com terra, não obriga a que sejam navios de grande autonomia no mar.

Esta solução parece-nos viável e coerente, se analisarmos as embarcações que são utilizadas nos países a que em devido tempo aludimos: todos utilizam, de forma geral, embarcações mais pequenas para abordagens costeiras, e navios de maior envergadura para missões SAR que obriguem a percorrer maiores distâncias.

Creemos que, desta forma, pode ser possível fazer a utilização dos meios que já existem em Portugal (desde a estrutura física, aos meios técnicos e operacionais), permitindo a otimização dos recursos, fazendo intervir pessoal militar ou até militarizado, numa estrutura orgânica que fosse una e, desta forma, diluindo ou até erradicando os conflitos de competências e alguma dispersão orçamental.

Não esqueçamos de relacionar tudo isto com os sistemas interoperacionais de partilha de informação e com a fiscalização e policiamento da plataforma continental, ou até manutenção de vigilância contínua: é necessário que Portugal tenha uma gama de capacidades que permitam um conhecimento claro da nossa zona de vigilância, para que possa intervir (ou não) quando o interesse nacional o dite.

Uma última nota: olhando para as aquisições para a frota da Marinha Portuguesa, constata-se a que o custo-benefício na aquisição de navios, comparativamente com as frotas de que dispõe os países que abordámos, pode não ser o ideal.

Falamos de seis navios Patrulhas Oceânicas a adquirir pela Marinha Portuguesa até 2029, que custarão 352 milhões de euros, uma média de 58,6 milhões de euros por cada navio.

Se Portugal investisse e atribuisse uma lancha cabinada a cada uma das ilhas dos arquipélagos dos Açores e da Madeira e a cada uma das capitânias do Continente, por exemplo, quem sabe não se resolviam as eventuais dificuldades sentidas no salvamento marítimo nesses locais, sem ser necessário um investimento de 352 milhões de euros, mantendo uma taxa de eficácia bastante satisfatória, tal como se prevê nas operações a desempenhar pela frota francesa.

CONCLUSÕES

O que até aqui ficou dito pode ser resumido num parágrafo, da autoria de Luís Costa Diogo, com o qual concordamos, sem nos obrigar a mais considerandos e sem obrigar quem nos lê a mais delongas: falta unanimidade de conceitos, não existem, “e provavelmente nunca existirão, concordâncias sobre opções orgânicas a assumir. É por tal razão que a matéria envolve paixões, mas também é devido a tal característica que os desenvolvimentos orgânico-legais de fundo, em sede de autoridade marítima, apenas se manifestam de 15 em 15 anos, facto que, aliado à exponencial explosão de regulamentação internacional e comunitária nas temáticas da preservação do meio marinho e da segurança marítima, tem impedido uma mais desanuviada definição de regimes”¹⁷⁴.

Percebemos de onde vimos, de um longo percurso ligado ao mar, com mais ainda pela frente – assim se espera – mas é essencial que consigamos estar ao nível dos desafios que o futuro pode trazer.

E isso não se consegue, na nossa opinião, mantendo alguma confusão institucional, ou criando entropias num sistema que, por se tratar de salvamento, deve ser rápido, ótimo (e não otimizado) e com características inegáveis de prontidão – ao nível técnico e operacional.

Esperamos ter dado um contributo válido.

¹⁷⁴ Cf. Cadernos Navais, op. cit. p. 29.

BIBLIOGRAFIA

- A Blue Agenda in The Green Deal*, disponível em https://668b87f2-32ca-4ab1-bac6-a1dc94d4234d.filesusr.com/ugd/eb00d2_aa0815125dc04526a271893a05bac233.pdf, ultimo acesso em 18 de Junho de 2021
- Alves, Luís da Franca de Medeiros, *O Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania e Jurisdição Marítima. Autoridade Marítima. (Temas e Discursos Doutrinários)*, Temas e Reflexões, Comissão Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE), Cultural da Marinha, dezembro 2006, disponível em <https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/temas-e-reflexoes/Documents/Temas%205.pdf>, último acesso em 30 de maio de 2021
- Arquivos RTP*, disponível em <https://arquivos.rtp.pt/colecoes/expo-98/>, último acesso em 3 de janeiro de 2021
- Bundespolizei*, disponível em <https://www.bundespolizei.de>, último acesso em 3 de janeiro de 2021
- Codice della Navigazione*, disponível em <https://www.normattiva.it>, último acesso em 12 de novembro de 2020
- Código Commercial Portuguez*, disponível em <https://www.fd.unl.pt/Anexos/Investigacao/3972.pdf>, último acesso em 16 de Julho de 2021
- Conclusões do Conselho sobre “O espaço para as pessoas das zonas costeiras da Europa”*, disponível em www.data.consilium.europa.eu, último acesso em 1 de Junho de 2021
- Decreto do Governo n.º 32/85 de 16 de agosto, Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, de 1979, disponível em <https://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/dec32-1985.pdf>, último acesso em 1 de outubro de 2020
- Decreto do Governo Decreto n.º 40/92 de 2 de outubro, disponível em <https://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/dec40-1992.pdf>, último acesso em 1 de outubro de 2020
- Decreto-Lei n.º 230/93, de 26 de junho, disponível em <https://dre.pt/pesquisa/-/search/267036/details/normal?q=guarda+conjunta>, último acesso em 20 de dezembro de 2020
- Decreto-Lei n.º 252/2000, de 16 de outubro, Estrutura Orgânica do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, disponível em

https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra Estrutura.php?tabela=leis&artigo_id=299A0001&nid=299&nversao=&tabela=leis&so_miolo=, último acesso em 5 de julho de 2021

Decreto-Lei n.º 231/03, de 26 de junho, disponível em <https://dre.pt/pesquisa/-/search/267033/details/maximized>, último acesso em 20 de dezembro de 2020

Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de dezembro, disponível em <https://dre.pt/pesquisa/-/search/65983262/details/normal?l=1>, último acesso em 12 de novembro de 2020

Decreto 299/1968, de 28 de noviembre, disponível em <https://www.boe.es/boe/dias/1968/12/07/pdfs/A17566-17566.pdf>, último acesso em 18 de Junho de 2021

Decreto 984/1967, de 20 de abril, disponível em <https://www.boe.es/boe/dias/1967/05/17/pdfs/A06543-06548.pdf>, último acesso em 18 de Junho de 2021

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, disponível em <https://www.seenotretter.de>, ultimo acesso em 12 de Outubro de 2020

Diogo, Luís Costa, *O Contexto do Direito do Mar e a Prática. Algumas Abordagens Doutrinárias sobre Modelos de Autoridade Marítima. O Modelo Final Aprovado pelo Governo (Análise e Estudo de Casos Práticos)*, in Cadernos Navais, n.º 4, janeiro-março 2003, Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, disponível em https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/cadernos_navais_n4_janeiro_marco_2003.pdf, último acesso em 4 de julho de 2021

Direction Interrégionale de la Mer Méditerranée, disponível em <http://www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr>, último acesso em 20 de Outubro de 2020

Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, acessível em <https://www.dgrm.mm.gov.pt/stcw>, último acesso a 13 de março de 2021

EUROMARFOR, disponível em www.euromarfor.org, último acesso em 20 de dezembro de 2020

FollowMe@Sea, Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo, disponível em <https://followmeatsea.marinha.pt>, último acesso em 6 de julho de 2021

La Tabula de Amalfa, disponível em https://books.google.pt/books?id=52ZFAAAACAAJ&printsec=frontcover&source=gbs_ViewAPI&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false, último acesso em 1 de julho de 2021

Lampreia, Rui Pedro Gomes Fernando da Silva, *A Extensão da Plataforma Continental Como Ameaça à Segurança Marítima: o caso da Antártida*, Lisboa, fevereiro de 2016, disponível em [https://www.iium.pt/s/wp-content/uploads/CIDIUM/Revista%20Ciências%20Militares/RCM%20Vol.%20IV%20N.º 1%20-%20Rui%20Lampreia%20-%20maio%202016%20-%20A%20Extensão%20da%20Plataforma%20...%20\(PT\).pdf](https://www.iium.pt/s/wp-content/uploads/CIDIUM/Revista%20Ciências%20Militares/RCM%20Vol.%20IV%20N.º%201%20-%20Rui%20Lampreia%20-%20maio%202016%20-%20A%20Extensão%20da%20Plataforma%20...%20(PT).pdf), acesso em 5 20 de junho de 2021

Legifrance, disponível em <https://www.legifrance.gouv.fr/>, último acesso em 3 de Outubro de 2020

Legislação Relativa ao Código Commercial, Posterior à Publicação D'Este, Até ao Fim do Anno de 1878, disponível em <https://www.fd.unl.pt/Anexos/Investigacao/3972.pdf>, último acesso em 16 de Julho de 2021

Legisplaisance, acessível em <https://www.legisplaisance.fr/>, último acesso em 2 de Janeiro de 2021

Ley 60/1962, 24 de diciembre, disponível em <https://www.boe.es/boe/dias/1962/12/27/pdfs/A18269-18273.pdf>, último acesso em 18 de Junho de 2021

Lopes, M. Cunha, CMG, *Conceito de Autoridade Marítima para Portugal*, Trabalho de Investigação Individual, Instituto de Estudos Superiores Militares, Lisboa, 2007

Lourenço, A. Jorge Pereira, *Segurança Marítima Cooperativa: Perspectivas Face às Novas Ameaças*, Instituto Universitário de Lisboa e Academia Militar

Mário Alberto Vilhena da Salvação Barreto, Coronel/PILAV, *A Vigilância dos Grandes Espaços Aéreos*, Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2013/14, Instituto de Estudos Superiores Militares, Pedrouços 2014

Marques, Fernando Dias, *Desafios Tecnológicos e de Governança*, Escola Naval, disponível em https://escolanaval.marinha.pt/pt/investigacao_web/repositorio_web/Artigos%20de%20Informacao/Vigilância%20Mar%C3%ADtima%20Integrada,%20FERNANDO%20MARQUES.pdf, último acesso em 1 de dezembro de 2020

Mastroberti, Francesco, *The Ordinamenta and Statuta Maris of Trani and “Mediterranean Common Law”*, *Governance of the Adriatic and Ionian Marine Sea*, Editoriale Scientifica, 2016, disponível em https://www.academia.edu/37606785/The_ordinamenta_andstatuta_maris_of_Trani_and_Mediterranean_common_law_, ultimo acesso em 1 de julho de 2021

Matias, Vieira, *O Mar, Um Caderno de Oportunidades para Portugal*, Cadernos Navais, n.º 13, Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia Edições Culturais da Marinha, Lisboa, Abril - Junho 2005

Ministério da Defesa Nacional, acessível em <https://www.defesa.gov.pt/>, último acesso em 31 de maio de 2021

Ministerio della Difesa, acessível em <https://www.marina.difesa.it/>, último acesso em 12 de outubro de 2020

Normattiva, disponível em www.normattiva.it, último acesso em 12 de outubro de 2020

Organização Internacional do Trabalho, acessível em <https://www.ilo.org/>, último acesso em 5 de Maio de 2021

North Atlantic Coast Guard Forum, Revista da Armada, março de 2014, disponível em https://www.marinha.pt/conteudos_externos/revistaarmada/_flipversion/2014/483/files/assets/downloads/page0012.pdf, último acesso em 13 de março de 2020

Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto da Horta, Ministério da Defesa Nacional, Autoridade Marítima Nacional, disponível em https://portosdosacores.pt/wp-content/uploads/2019/08/HOR-Plano_de_salvamento.pdf, último acesso em 12 de março de 2021

Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto de Lagos, Ministério da Defesa Nacional, Autoridade Marítima Nacional, disponível em https://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Lagos/Lists/Documentos_AMN/PSM%20Lagos_2016.pdf, último acesso em 12 de março de 2021

Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto de Santa Cruz das Flores, Ministério da Defesa Nacional, Autoridade Marítima Nacional, disponível em https://portosdosacores.pt/wp-content/uploads/2019/08/FLO-Plano_de_salvamento.pdf, último acesso em 12 de março de 2021

Plano de Salvamento da Capitania do Porto de Sines, Ministério da Defesa Nacional, Autoridade Marítima Nacional, disponível em https://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Sines/Lists/Documentos_AMN/Plano%20Salvamento%20Mar%C3%ADtimo%20CPS%20-%20Cópia.pdf, último acesso em 12 de março de 2021

Plano de Salvamento Marítimo da Capitania do Porto de Vila do Porto, Ministério da Defesa Nacional, Autoridade Marítima Nacional, disponível em https://portosdosacores.pt/wp-content/uploads/2019/08/VDP-Plano_de_salvamento.pdf, último acesso em 12 de março de 2021

Política Marítima Integrada, Fichas Temáticas sobre a União Europeia, disponível em <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/121/politica-maritima-integrada-da-uniao-europeia>, último acesso em 6 de julho de 2021

PORDATA, acessível em <https://www.pordata.pt/Municipios/Densidade+populacional-452>, último acesso em 10 de Junho de 2021

Regime Jurídico da Salvação Marítima, disponível em <https://dre.pt/pesquisa/-/search/485062/details/maximized>, último acesso em 14 de novembro de 2020

Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, com as alterações sucessivas, designadamente as constantes do Decreto-Lei n.º 92/2018, de 13 de novembro, acessível em www.dre.pt, último acesso em 12 de abril de 2021

Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de outubro, disponível em https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1699&tabela=leis&ficha=1&pagina=1, último acesso em 30 de junho de 2021

Resolução do Conselho de Ministros n.º 84/98, disponível em <https://dre.pt/home/-/dre/485026/details/maximized>, último acesso em 13 de março de 2021

Revista da Armada, compilação do ano de 1971, Lisboa

Revista da Guarda Nacional Republicana, n.º 100, disponível em <https://www.gnr.pt/documentos/revista/Revista100.pdf>, último acesso em 20 de dezembro de 2020

Revista de Marinha, n.º 1019, janeiro-fevereiro de 2021, disponível em https://www.academia.edu/45171890/Revista_de_Marinha_no_1019_Janeiro_Fevereiro_2021, último acesso em 13 de março de 2021

Royal National Lifeboat Institution, disponível em <https://rnli.org>, ultimo acesso em 28 de outubro de 2020

Société Nationale de Sauvetage en Mer disponível em <https://www.snsn.org>, último acesso em 18 de março de 2021

Website do Salvamento Marítimo Espanhol, acessível em <http://www.salvamentomaritimo.es/>, último acesso em 20 de Junho de 2021.

UK Parliament, acessível em <https://hansard.parliament.uk/Commons/2020-10-13/debates/F71B135A-939E-4E85-A955-F6F59DFB601B/RNLIAndIndependentLifeboatsCovid-19>, último acesso em 30 de novembro de 2020

Universidade

do

Porto,

https://sigarra.up.pt/up/pt/web_base.gera_pagina?p_pagina=antecedentes%20da%20universidade%20do%20porto, último acesso em 10 de Janeiro de 2021

2021 Portugal.EU Presidência Portuguesa do Conselho da União Europeia,

https://www.2021portugal.eu/media/osfbwecl/presidencia-portuguesa-do-conselho-da-união-europeia_pt.pdf, e em <https://www.blueagendagreendeal.eu/bagd>, último acesso em 18 de Junho de 2021