



JOAQUIM DANIEL BRITO DOS SANTOS

**A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA COMO GUARDA
COSTEIRA NACIONAL**

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

Orientador:

Doutor José Fontes, Professor da Nova School of Law
da Universidade Nova de Lisboa

Lisboa, novembro de 2020

Declaração de compromisso antiplágio

Eu, Joaquim Daniel Brito dos Santos, declaro por minha honra que o documento intitulado “A Guarda Nacional Republicana como guarda costeira nacional”, corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida, enquanto mestrando do Mestrado em Direito e Segurança e que se trata de um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Lisboa, 25 de novembro de 2020

Joaquim Daniel Brito dos Santos

Dedicatória pessoal

À minha esposa e filha pelo constante e incansável apoio e incentivo.
Eternamente ao meu pai que já não se encontra entre nós.

Agradecimentos

Nada do que construímos ou concebemos durante a vida é exclusivamente nosso e resultado apenas do nosso trabalho. A realização deste trabalho, que teve início há dois anos atrás, é sinónimo disso mesmo. Foi um desafio conciliar a vida pessoal, a vida profissional e os estudos. Passei por momentos que, deixar para trás este sonho, parecia a decisão mais fácil.

Por isso, agradeço a todos os oficiais e sargentos da Divisão de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais da GNR, com quem privei os últimos anos e que me incentivaram, aconselharam e motivaram a seguir em frente, destacando o Coronel Paulo Silvério, o Coronel João Fonseca, o Tenente-coronel João Martinho e o Sargento-chefe Daniel Ribeiro.

Agradeço de forma especial ao meu orientador, Professor Doutor José Fontes, por ter aceite este desafio e me ter ajudado a chegar até aqui, com o seu apoio incondicional, permanente disponibilidade, experiência, contributos, conselhos e perseverança.

Uma palavra de agradecimento e amizade aos meus queridos familiares e amigos para quem estive menos disponível durante toda esta fase.

Por fim, agradeço à minha esposa e filha, pelas horas de dedicação perdidas e pelo apoio incansável, demonstrados em todos os momentos e que sem o qual seria ainda mais difícil a realização deste trabalho.

A todos, mais uma vez, reitero o meu apreço e a minha eterna gratidão.

Frase sugestiva

“A terra que não se pisa, e a água que não se navega, deixa de ser nossa. É preciso defender o território e o mar.”

(Adriano Moreira, 2013)

Menções diversas

Nos termos das regras de estilo em vigor na Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, e em conformidade com o n.º 4, do art.º 7.º do respetivo Regulamento do 2º Ciclo de Estudos conducente ao grau de Mestre em Direito e Segurança, declara-se que o corpo da dissertação, incluindo notas e espaços, ocupa um total de 126.402 carateres.

O texto do presente trabalho foi escrito com o acordo ortográfico e as citações e referências bibliográficas de acordo com as normas APA 6th (*American Psychological Association*).

Resumo

O presente trabalho de investigação insere-se no Mestrado em Direito e Segurança da Nova School Law – Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, e tem como desiderato procurar responder à seguinte questão: “Poderá a Guarda Nacional Republicana assumir-se como guarda costeira nacional?”. A União Europeia criou a Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira juntando as guardas costeiras dos Estados-Membros à Frontex, reforçando a vigilância, o controlo e a fiscalização do mar territorial e da sua fronteira externa marítima. Considerando a inexistência de uma guarda costeira em Portugal, definimos como objeto de estudo a análise funcional e territorial da Marinha, da Polícia Marítima e da Guarda Nacional Republicana (GNR), por forma a confirmar se a GNR, enquanto força de serviço e segurança com atribuição no domínio marítimo, tem capacidade para se assumir como guarda costeira nacional. Para tal, definimos as funções normalmente desempenhadas pelas guardas costeiras, analisando numa primeira fase a génese do serviço marítimo em Portugal e, posteriormente, o enquadramento das funções de guarda costeira. Após este enquadramento, abordámos o Sistema de Autoridade Marítima, que exerce atualmente poderes de autoridade marítima, e avançámos para a caracterização da Marinha, da Polícia Marítima e da GNR, analisando o seu enquadramento legislativo, competências específicas no desempenho de missões de vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima. Para terminar, foram objeto de estudo alguns dos sistemas tecnológicos de vigilância e controlo da costa, do mar territorial e da fronteira externa marítima, fazendo a descrição de cada um deles e analisando o seu objetivo e as suas capacidades. Por fim, concluímos que a GNR tem capacidades e competências que permitem que esta se assuma como guarda costeira nacional.

Palavras-chave:

GNR, guarda costeira, mar territorial, fronteira externa marítima, SIVICC, EUROSUR

Abstract

This research study is part of the Master's Degree in Law and Security – Nova School of Law at the Nova University in Lisbon, and aims to answer the following question: “Can the Republican National Guard assume itself as national coast guard?”.

The European Union created the European Border and Coast Guard by joining the Member States' coast guards to Frontex, strengthening the surveillance, control and supervision of the territorial sea and its external maritime border. Considering that Portugal doesn't have a coast guard, we defined as the object of study the functional and territorial analysis of the Navy, the Maritime Police and the Republican National Guard (GNR), in order to confirm whether the GNR, as a Law Enforcement Agency with responsibilities in the maritime domain, has the capacity to assume itself as the national coast guard. To this end, we have defined the functions usually performed by coast guards, starting by analysing the genesis of the maritime service in Portugal and, subsequently, the framework of the coast guard functions. After this, we addressed the Maritime Authority System, which currently has powers of maritime authority, and moved on to describe the Navy, the Maritime Police and the GNR, analysing its legal framework, specific jurisdiction within the missions of surveillance, control and supervision of the territorial sea and the external maritime border. We, then, addressed some of the technological systems for surveillance and control of the coast, the territorial sea and the external maritime border, describing each of them and analysing their objective and capabilities. Finally, we concluded that the GNR has capabilities and competences that enables it to assume the role of national coast guard.

Keywords:

GNR, coast guard, territorial sea, external maritime border, SIVICC, EUROSUR

Índice

Resumo.....	xi
<i>Abstract</i>	xii
Índice.....	xiii
Lista de figuras.....	xv
Lista de quadros.....	xvii
Lista de abreviaturas, acrónimos e siglas.....	xix
Introdução.....	1
Capítulo 1 – Funções das guardas costeiras.....	9
1.1 – Espaços marítimos – conceito de mar territorial.....	9
1.2 – Génese do serviço marítimo em Portugal.....	11
1.3 – Enquadramento das funções de guarda costeira.....	15
1.3.1 – O North Atlantic Coast Guard Forum.....	16
1.3.2 – O European Coast Guard Functions Forum.....	16
1.3.3 – A Guarda Europeia de Fronteira e Costeira.....	17
1.3.4 – A Agência Europeia da Segurança Marítima.....	18
1.4 – Síntese conclusiva.....	18
Capítulo 2 – As autoridades nacionais com poder de autoridade marítima.....	20
2.1 – Conceitos de ‘segurança interna’ e ‘fronteira externa marítima’.....	20
2.2 – O Sistema de Autoridade Marítima.....	22
2.3 – A Marinha – Natureza e missão.....	26
2.4 – A Polícia Marítima – Natureza e missão.....	31
2.5 – A Guarda Nacional Republicana – Natureza e missão.....	40

2.6 – Síntese conclusiva	53
Capítulo 3 – A vigilância, controlo e fiscalização da costa, do mar territorial e da fronteira externa marítima	57
3.1 – Conceito de ‘vigilância’	57
3.2 – O Long Arm Operational System	58
3.3 – O Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo	59
3.4 – O sistema 'Costa Segura'	62
3.5 – O Sistema Europeu de Vigilância de Fronteiras.....	63
3.6 – Síntese conclusiva	64
Conclusão.....	67
Bibliografia	74
Anexo A – Centro Nacional Coordenador Marítimo: constituição, organização e funcionamento.....	AnxA-1
Anexo B – Lei Orgânica da Marinha	AnxB-1
Anexo C – Os meios da Marinha e suas especificações.	AnxC-1
Anexo D – Estrutura da Polícia Marítima.....	AnxD-1
Anexo E – Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana	AnxE-1
Apêndice 1 – Quadro conceptual da investigação	Ap1-1
Apêndice 2 – Mapa de conceitos.....	Ap2-1

Lista de figuras

Figura 1 – Delimitação Esquemática da Investigação -----	4
Figura 2 – Delimitações do mar territorial, zona contígua, zona económica exclusiva, plataforma continental, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar -----	10
Figura 3 – A dimensão do mar territorial de Portugal, referente à parcela do continente, do Arquipélago dos Açores e do Arquipélago da Madeira, respetivamente -----	11
Figura 4 – Decreto n.º 4/1885, que aprovou o Regulamento Orgânico do Corpo da Guarda Fiscal em 17 de setembro de 1885 -----	12
Figura 5 – Evolução histórica da génese do serviço marítimo em Portugal ---	14
Figura 6 – Organização que representa a estrutura da Marinha -----	27
Figura 7 – Duplicidade de funções entre a Marinha e a AMN -----	30
Figura 8 – Estrutura orgânica da AMN, DGAM e da PM -----	34
Figura 9 – Departamentos Marítimos e Capitania dos Portos -----	35
Figura 10 – Competência territorial e marítima da GNR -----	41
Figura 11 – Estrutura macro da GNR -----	41
Figura 12 – Orgânica da UCC -----	48
Figura 13 – Dispositivo da GNR junto à orla marítima -----	53
Figura 14 – Distribuição dos postos de observação do SIVICC -----	60

Lista de quadros

Quadro 1 – Funções de guarda costeira desempenhadas pela Marinha, PM e GNR -----	23
Quadro 2 – Quadro do efetivo militar dos quadros permanentes, na situação de ativo, por categoria, da Marinha para o ano de 2017 -----	27
Quadro 3 – Quadro resumo dos meios disponíveis pela Marinha -----	28
Quadro 4 – Recursos humanos da DGAM/CGPM -----	36
Quadro 5 – Formação aos Agentes da PM durante 2017 -----	37
Quadro 6 – Recursos materiais da PM para o policiamento marítimo, em 2017 -----	38
Quadro 7 – Missões operacionais da PM durante o ano de 2017 -----	38
Quadro 8 – Operações da PM sob a égide da Frontex, durante o ano de 2017	39
Quadro 9 – Recursos Humanos da GNR -----	43
Quadro 10 – Formação no âmbito do tema do presente trabalho, frequentada pelos profissionais da GNR -----	44
Quadro 11 – Recursos Financeiros da GNR -----	45
Quadro 12 – Recursos Materiais e Animais da GNR -----	45
Quadro 13 – Número de ações de patrulhamento, por tipo de patrulha, efetuadas pela GNR durante 2017 -----	46
Quadro 14 – Ações de vigilância e controlo costeiro efetuadas pela UCC, durante 2017 -----	49
Quadro 15 – Quadro concetual da investigação -----	Ap1-1

Lista de abreviaturas, acrónimos e siglas

AMN	Autoridade Marítima Nacional
BF	Brigada Fiscal
CCN	Conselho Coordenador Nacional
CCCN	Centro de Comando e Controlo Nacional
CEE	Comunidade Económica Europeia
CEMA	Chefe do Estado-Maior da Armada
CEMGFA	Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas
CGPM	Comando-Geral da Polícia Marítima
CINGOp	Centro Integrado Nacional de Gestão Operacional
CNC	Centro Nacional de Coordenação
CNCM	Centro Nacional Coordenador Marítimo
CRP	Constituição da República Portuguesa
DGAM	Direção-Geral da Autoridade Marítima
ECGFF	<i>European Coast Guard Functions Forum</i>
EM	Estados-Membros
ENGIF	Estratégia Nacional de Gestão Integrada de Fronteiras
ESMA	<i>European Maritime Safety Agency</i>
EUROSUR	Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras
FFAA	Forças Armadas
Frontex	Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira
FSS	Forças de Serviço e Segurança
GC	<i>Guardia Civil</i>
GEFC	Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira
GF	Guarda Fiscal
GNR	Guarda Nacional Republicana
LAOS	<i>Long Arm Operational System</i>

MAI	Ministério da Administração Interna
MDN	Ministério da Defesa Nacional
NACGF	<i>North Atlantic Coast Guard Forum</i>
OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
PM	Polícia Marítima
QD	Questão Derivada
SAM	Sistema de Autoridade Marítima
SE	Segurança Externa
SEPNA	Serviço de Proteção da Natureza e do Ambiente
SI	Segurança Interna
SIVE	Sistema Integrado de Vigilância Exterior
SIVICC	Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo
TII	Trabalho de Investigação Individual
UAF	Unidade de Ação Fiscal
UCC	Unidade de Controlo Costeiro
UE	União Europeia
UEOS	Unidade Especial de Operações Subaquáticas
UEPS	Unidade de Emergência de Proteção e Socorro
UI	Unidade de Intervenção

Introdução

“[...] *o mar sem fim é português* [...]”

Padrão¹

(Fernando Pessoa)

A história de Portugal está ligada, de forma intrínseca e indissociável ao mar, à sua exploração e aos seus costumes, pelo que podemos afirmar que Portugal é um país de tradição marítima. Como refere Manuel Lobo Antunes “A importância que o mar pode representar para Portugal advém não só da dimensão dos seus espaços marítimos, onde se inclui a plataforma continental, mas também da sua qualidade, nomeadamente no que se refere à vasta biodiversidade marinha e recursos geológicos, minerais e genéticos nele existentes”².

A sua linha de costa, continental e arquipélagos, com 2.586 km, quando comparados com os 1.345 km de fronteira terrestre³, demonstra bem a importância da utilização e exploração sustentada dos recursos do mar em benefício da riqueza do País e dos portugueses.

Por outro lado, a sua localização geográfica, situado no extremo sudoeste da Europa, e dos Arquipélagos da Madeira e Açores, instalados no Oceano Atlântico fazem parte da fronteira externa marítima da União Europeia (UE), desde 1985⁴, ano em que se deu a adesão do País a esta – na altura denominada por Comunidade Económica Europeia (CEE) -, o que revela, mais uma vez, a importância do mar para Portugal e neste caso também para a UE.

¹ Excerto do poema “Padrão” de Fernando Pessoa, disponível em <http://arquivopessoa.net/typografia/textos/arquivopessoa-2384.pdf> [consultado em 09.02.2020].

² O Dr. Manuel Lobo Antunes exerceu o cargo de Secretário de Estado dos Assuntos Europeus, de 2006 a 2008, disponível em <https://infoeuropa.euroid.pt/files/database/000038001-000039000/000038402.pdf> [consultado em 09.02.2020].

³ Os dados foram extraídos do Anuário Estatístico de 2011 (edição de 2012) do Instituto Nacional de Estatística, disponível em linha em: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=133813349&PUBLICACOESmodo=2 [consultado em 20.02.2020].

⁴ O Tratado de Adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia foi assinado em Lisboa no dia 12 junho de 1985.

Concomitantemente, a globalização e a geopolítica atuais, colocam o País num ponto estratégico entre os continentes europeu, africano e norte americano⁵, dando origem ao aumento da navegação em águas sob a soberania e jurisdição portuguesa.

Todavia, se por um lado o mar é uma fonte importante de riqueza e desenvolvimento, por outro os Estados costeiros estão expostos a uma multiplicidade de ameaças emergentes, nomeadamente o tráfico de droga, a imigração ilegal, o contrabando de armas, as formas de pesca ilegais e a pirataria, anarquizando a segurança das regiões costeiras e ameaçando os interesses nacionais (Ribeiro, 2008, p. 37).

Perante este cenário é impreterível falar em segurança, uma vez que o mar cobre a maior parte do planeta e representa uma abundante fonte de alimento e de outros recursos.

No âmbito europeu, durante a crise migratória que assolou a Europa, que teve o seu pico em 2015, a UE olhou para as suas fronteiras externas, incluído as marítimas, de uma forma mais cautelosa. Em 2013, criou o Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras (EUROSUR)⁶ para reforçar o intercâmbio de informações e a cooperação entre as autoridades nacionais dos Estados-Membros (EM) e, também, com a Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional – atualmente a Frontex - nas Fronteiras Externas dos EM da UE (Parlamento Europeu e do Conselho, 2013, p. 11). Mais tarde, em 2016, criou a Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira (GEFC)⁷ - as suas atribuições e competências foram alargadas em 2019 – sendo constituída “pelas autoridades nacionais dos EM responsáveis pela gestão das fronteiras, incluído as guardas costeiras, na medida que realizem controlos fronteiriços” (Parlamento Europeu e do Conselho, 2019, p. 21).

⁵ O caso da Base Aérea das Lajes, nos Açores, que pode ser utilizada numa parceria tripartida, envolvendo uma cooperação transatlântica com os EUA, o Canadá, o Brasil e outros países da América Latina, bem como entre a UE e a União Africana, disponível em: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-7-2013-0220_PT.html?redirect [consultado em 25.05.2020].

⁶ O EUROSUR será objeto de análise no respetivo capítulo.

⁷ O Regulamento (UE) 2016/1624 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de setembro de 2016, criou a Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira, tendo sido revogado pelo Regulamento (UE) 2019/1896 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de novembro de 2019.

Em Portugal, desde 1982, a Constituição da República Portuguesa (CRP) passou a estabelecer fronteiras rígidas entre a segurança interna e a defesa nacional (Paulo, 2015b, p. 77), reservando a defesa militar da República às Forças Armadas⁸ (FFAA) e a defesa da legalidade democrática e a garantia da segurança interna e dos direitos dos cidadãos à polícia⁹.

Contudo, as funções normalmente atribuídas às guardas costeiras vêm sendo exercidas por várias instituições com competências na salvaguarda do mar, o que levou o Governo português a criar, em 1984, o Sistema de Autoridade Marítima (SAM), na dependência direta do Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), com a finalidade de garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob a soberania e jurisdição nacional¹⁰, sofrendo uma profunda reforma em 2002.

A realização deste trabalho justifica-se pela existência em Portugal de duas forças policiais - Guarda Nacional Republicana (GNR) e a Polícia Marítima (PM) - e um ramo das FFAA - Marinha através de uma entidade civil, a Autoridade Marítima Nacional (AMN) -, presentes no SAM, a desempenharem funções de guarda costeira, tuteladas por dois ministérios diferentes (MAI e MDN).

Tendo em conta o exposto, definimos como objetivo de estudo a análise funcional e territorial da Marinha, da PM e da GNR, na vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima, comparando os resultados operacionais do ano de 2017, que concorram para as características de uma guarda costeira, por forma a confirmar se a GNR, enquanto força policial com atribuições no domínio marítimo, tem capacidade para se assumir como guarda costeira nacional, evitando um maior empenhamento de recursos humanos, logísticos e financeiros, o que a verificar-se aumenta a despesa para o Estado e lesa os contribuintes portugueses, bem como conter a sobreposição de funções desempenhadas por mais de uma Instituição ou mesmo assegurar que as funções policiais são desempenhadas por uma polícia, tal como definido na CRP.

⁸ Cfr. o art.º 275º da CRP.

⁹ Cfr. o art.º 272º da CRP.

¹⁰ Cfr. o art.º 1º, do Decreto-Lei n.º 300/84, de 02 de março.

Considerando que a síntese mais recente de atividades da PM, disponível em fonte aberta¹¹, é alusiva ao ano de 2017, optámos por delimitar o trabalho a esse mesmo ano.

A figura seguinte esquematiza o objetivo de estudo do presente trabalho.

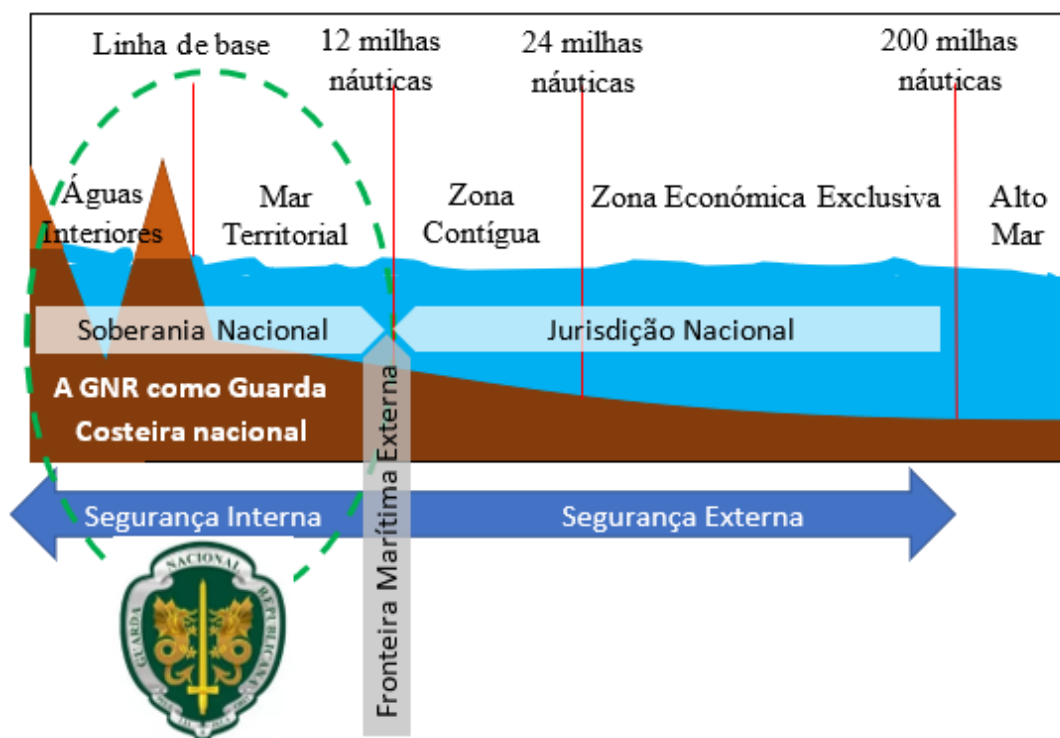


Figura 1 – Delimitação Esquemática da Investigação.

Fonte: Autor (2020)

Com o propósito de atingir o objetivo principal do tema, definimos como objetivo geral do mesmo, **verificar se as capacidades e valências da GNR permitem que esta se assuma como guarda costeira nacional.**

O objetivo geral deve relacionar-se com o conteúdo intrínseco, quer dos fenómenos e eventos, quer das ideias estudadas (Marconi & Lakatos, 2003, p. 219). Na prossecução do objetivo geral, surgem os objetivos específicos (OE) que “apresentam carácter mais concreto e têm função intermediária e instrumental, permitindo, por um lado, atingir o objetivo geral e, por outro, aplicá-lo a situações particulares” (Marconi & Lakatos, 2003, p. 219) e que se traduzem nos seguintes:

¹¹ Ver em <https://www.amn.pt/DGAM/AFL/Paginas/InstrumentosGestao.aspx> [consultado em 09.02.2020].

OE1 - Definir as funções desempenhadas pelas guardas costeiras.

OE2 - Caracterizar a Marinha, a PM e a GNR, analisando o seu enquadramento legislativo, as competências específicas no desempenho de missões de vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima.

OE3 - Analisar os sistemas tecnológicos de vigilância e controlo da costa e do mar territorial nacional.

De acordo com o objetivo geral da investigação, a problemática é apresentada sob forma da seguinte questão central: “**Poderá a GNR assumir-se como guarda costeira nacional?**”, de onde derivam as seguintes três questões derivadas (QD):

QD1 – Quais são as funções normalmente desempenhadas pelas guardas costeiras?

QD2 – Quais são as competências específicas e missões policiais de atuação que a Marinha, a PM e a GNR, desempenham na vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima?

QD3 – Que sistemas tecnológicos de vigilância e controlo da costa e do mar territorial nacional existem?

O quadro concetual da investigação pode ser consultado com mais detalhe nos apêndices.

O presente trabalho encontra-se estruturado da seguinte forma: uma introdução, seguida por três capítulos, que procuram dar uma sequência coerente a toda a investigação, de forma a conseguirmos responder às questões de investigação levantadas anteriormente e, por fim, uma conclusão.

A introdução é dedicada à relevância que o mar tem para Portugal, bem como aos aspetos metodológicos, procurando enquadrar e perspetivar a linha de investigação a seguir ao longo do trabalho, nomeadamente a revisão da literatura, a definição de conceitos gerais e a metodologia de investigação. No primeiro capítulo são analisados os espaços marítimos, nomeadamente o mar territorial, é referida a génese do serviço marítimo em Portugal e, por fim, são identificadas as funções das guardas costeiras em vários contextos, nomeadamente no europeu. No segundo capítulo analisamos a Marinha, a PM e a GNR, quanto ao seu enquadramento legislativo, competências específicas no desempenho de missões de vigilância,

controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima. No terceiro capítulo são abordados os sistemas tecnológicos, nacional e europeu, de vigilância e controlo da costa e do mar territorial nacional. O final do trabalho é reservado à conclusão, onde pretendemos responder à questão central.

Verificámos que existem poucas obras que consolidem este assunto, contudo constitui-se como quadro referencial do estado da arte, o Trabalho de Investigação Individual (TII) “Competências da Guarda Nacional Republicana e da Polícia Marítima no Quadro de Atribuições do Sistema de Autoridade Marítima: Redundância ou Complementaridade”, no qual Martinho (2017) identifica um conjunto de sobreposições entre missões da PM e GNR, sobretudo com as missões de polícia, numa lógica *security*, e uma complexa teia legislativa, referente ao <duplo uso da Marinha> defendida pelos Oficiais da Marinha e termina recomendando que seja estudada a constituição de uma guarda costeira, que resulte da unificação da PM com a Unidade de Controlo Costeiro (UCC) da GNR. Outro trabalho que serve de referência é o TII “A Unidade de Controlo Costeiro no âmbito da Frontex” onde Patrício (2017) aborda a vigilância das fronteiras e conclui que a UCC da GNR, participa diariamente na vigilância marítima e terrestre nacional, tal como o estudo TII “A Unidade de Controlo Costeiro e as Forças Armadas: Que Paradigma?” onde Marinho (2010) conclui que a legislação que suporta a atuação de várias entidades ao longo da costa não define bem o que deve ser feito, propondo a sua revisão de forma a clarificar as áreas de intervenção de cada organismo.

Não menos importante foi o estudo TII “O impacto das funções da Guarda Costeira na vigilância da fronteira externa da União Europeia” onde Eufrazio (2017), concluiu que o modelo adotado por Portugal é baseado em diversas entidades que exercem as funções de guarda costeira.

O livro com o título “A Autoridade Marítima Nacional” de Jorge Silva Paulo, Capitão de mar e guerra, na reserva, mostrou-nos que a AMN e a PM não devem ser tuteladas pelo Ministério da Defesa Nacional (MDN), por se tratar de matéria no âmbito da segurança interna e apresenta como uma opção, em alternativa ao modelo vigente, manter, no essencial, o modelo em vigor, mas mudar a tutela da AMN e da

PM para o MAI, possibilitando a integração da PM na GNR, ou a PM absorver a UCC/GNR.

A intervenção do Vice-Almirante Álvaro Cunha Lopes, na Assembleia da República, a 29 de maio de 2018, por ocasião da Conferência “Forças Armadas e Missões do Interesse Público”, promovida pela Comissão Parlamentar de Defesa Nacional, salienta o facto de a GNR ver a sua posição consolidada na Lei Orgânica de 2007, em consequência do compromisso assumido por Portugal aquando da adesão ao espaço Schengen¹², em que os EM com fronteiras externas da UE se comprometeram a ter uma força policial a controlar essas fronteiras.

O tema sobre as funções da guarda costeira é abordado nos trabalhos acima referidos, no entanto nenhum deles analisa as capacidades da GNR no contributo para a criação de uma guarda costeira nacional, como uma força policial.

O presente trabalho segue as normas metodológicas em vigor na Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, nomeadamente o determinado no Regulamento do Segundo Ciclo de Estudos Conducente ao Grau de Mestre em Direito e Segurança, bem como nas Regras de Estilo para teses e dissertações e outros trabalhos escritos apresentados à referida Faculdade. Em complemento, seguiu-se o conteúdo das obras “Fundamentos de metodologia científica” de Marina de Andrade Marconi & Eva Maria Lakatos (2003) e “Metodologia do Trabalho Científico” de J. Eduardo Carvalho (2009).

A metodologia utilizada assentou no método hipotético dedutivo, que segundo Carvalho (2009, p. 89), se inicia pela perceção de uma lacuna nos conhecimentos, acerca da qual se formulam hipóteses e na estratégia de investigação qualitativa, de natureza empírica e descritiva, corporizada na análise documental, no objetivo de procurar, a partir da situação atual, responder à questão central.

¹² O Espaço Schengen nasceu em 1985 como resultado de uma iniciativa intergovernamental, quando a Alemanha, Bélgica, França, Holanda e Luxemburgo, assinaram, em Schengen, um acordo sobre a supressão gradual dos controlos nas fronteiras comuns que facilitasse as viagens entre os signatários. Atualmente o Espaço Schengen abrange 26 países europeus (22 dos quais são Estados-Membros da União Europeia) disponível em https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/schengen_agreement.html?locale=pt [consultado em 20.02.2020].

O processo de investigação parte do reconhecimento e análise das funções das guardas costeiras na conjuntura da UE, focando uma análise de quem exerce essas mesmas funções em contexto português, procurando identificar as atribuições e capacidades da GNR enquanto guarda costeira, no contexto de um corpo de polícia nacional.

Quanto à atividade, limitámos a análise ao ano de 2017 por ser este o ano mais recente que a AMN tem publicado no seu *site* a síntese de atividades da Autoridade Marítima, onde se insere a atividade operacional da PM.

Destarte, a utilização dos métodos e das técnicas na pesquisa científica devem ser apropriados ao problema que pretendemos estudar e às hipóteses que formulámos, portanto, a escolha está sujeita a vários fatores relacionados com a pesquisa (Marconi & Lakatos, 2003). No desenvolvimento da nossa investigação, a metodologia utilizada foi feita através do recurso e análise bibliográfica de fontes primárias e secundárias, de carácter teórico-analítico e institucional.

Ademais, o presente trabalho parte do interesse pessoal do autor pela temática do mesmo, decorrente em particular da atividade profissional que desenvolve enquanto elemento de uma Forças de Serviço e Segurança (FSS) com competências de guarda costeira.

Capítulo 1 – Funções das guardas costeiras

Considerando que Portugal não tem uma guarda costeira, é nossa intenção, neste capítulo, contribuir para identificar as funções normalmente desempenhadas pelas guardas costeiras. Com esse propósito, afluiremos algumas noções referentes aos espaços marítimos, posteriormente faremos uma síntese histórica da génese do serviço marítimo em Portugal e, em seguida, abordaremos o enquadramento das funções de guarda costeira.

1.1 – Espaços marítimos – conceito de mar territorial

Em contexto do SAM, a autoridade marítima é definida como o poder público exercido nos espaços marítimos - também chamadas zonas marítimas - sob a soberania nacional: águas interiores, mar territorial e plataforma continental; e jurisdição nacional: zona económica exclusiva (ZEE) e zona contígua; onde o Estado atua com a execução “de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis” nos referidos espaços marítimos (Governo, 2002a, pp. 1750–1751). Estas zonas marítimas, definidas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)¹³, são medidas a partir da linha de base normal, que se traduz na linha de baixa-mar ao longo da costa, até ao limite exterior do mar territorial de 12 milhas náuticas, da zona contígua de 24 milhas náuticas e da ZEE de 200 milhas náuticas (Assembleia da República, 2006, p. 5374). Depois da ZEE existe, ainda, o Alto Mar. No sentido oposto à linha de base, encontram-se sob o domínio público, genericamente, as águas interiores sujeitas à influência das marés, dos rios, lagos e lagoas (Assembleia da República, 1997, pp. 5486-(97)). A plataforma continental inclui os solos e subsolos marinhos até ao limite das 200 milhas náuticas, podendo

¹³ A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 10 de dezembro de 1982, foi assinada por Portugal na mesma data, aprovada através da Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97 e ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 67-A/97, ambas de 14 de outubro.

ser alargada até às 350 milhas náuticas¹⁴. A figura 2 ilustra as zonas marítimas tal como são definidas na CNUDM¹⁵, não obstante, se encontrarem mais pormenorizadas nos apêndices.

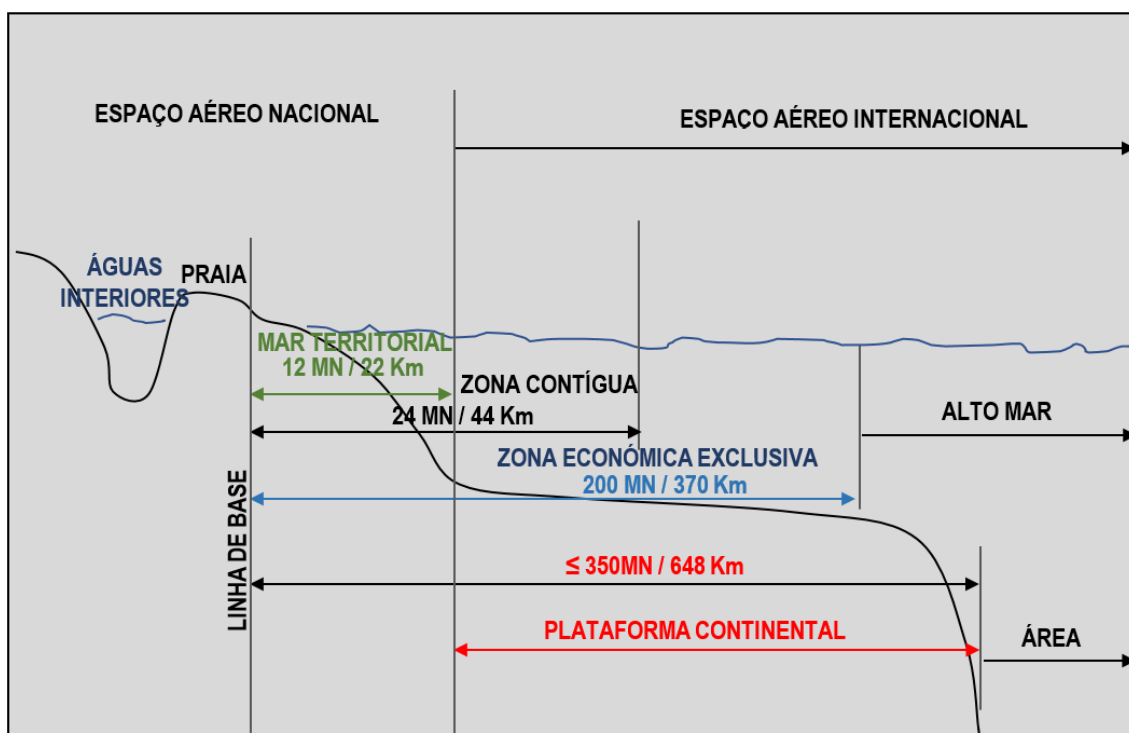


Figura 2 - Delimitações do mar territorial, zona contígua, zona económica exclusiva, plataforma continental, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Fonte: Autor (2020)

No presente trabalho iremos abordar apenas os espaços marítimos sob a soberania nacional, nomeadamente, o mar territorial, pelo que importa aprofundar sobre o mesmo. De acordo com o Direito Internacional, especialmente na CNUDM, a “soberania do Estado estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial”, alongando-se “ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar” (Assembleia da República, 1997, p. 5486). Deste modo, podemos definir «mar

¹⁴ Cfr. art.º 76, da CNUDM.

¹⁵ Também conhecida por Convenção de *Montego Bay*.

territorial» como o “espaço marítimo imediatamente adjacente ao território, cuja largura máxima reclamável é de 12 milhas náuticas¹⁶ medidas a partir das linhas de base, sobre o qual os países costeiros prolongam, com algumas exceções, a sua total soberania” (Pacheco, 2013, p. 18), cuja dimensão, em Portugal, tem 50.957 km², dos quais 16.460 km² correspondem à fração do continente, 23.663 km² à do arquipélago dos Açores e 10.834 km² à do arquipélago da Madeira, correspondendo na totalidade a cerca de 55% da área do território nacional (Pacheco, 2014, p. 113). Na figura 3 podemos ver representada a dimensão do mar territorial de Portugal.

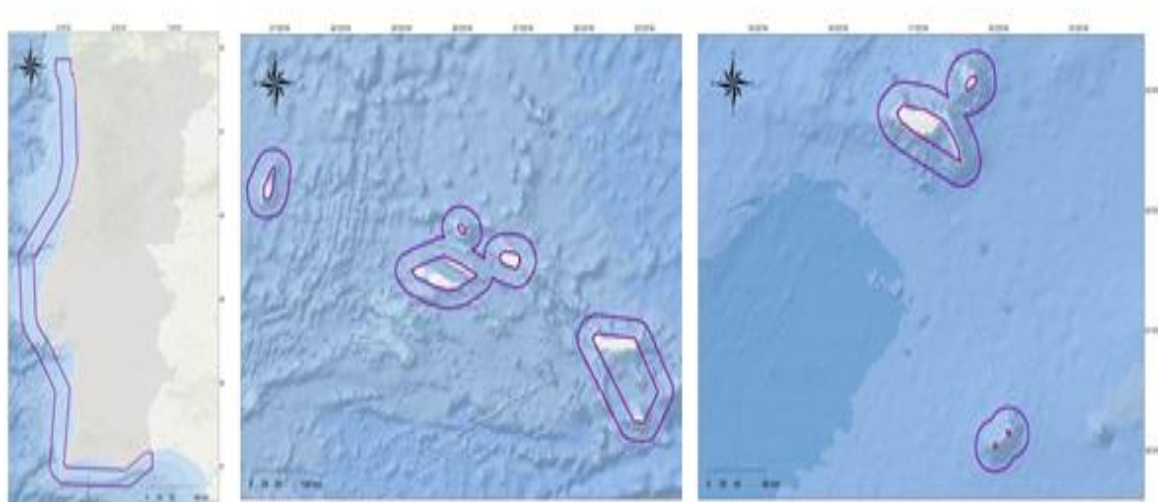


Figura 3 – A dimensão do mar territorial de Portugal, referente à parcela do continente, do Arquipélago dos Açores e do Arquipélago da Madeira, respetivamente.

Fonte: DGRM (2020)¹⁷

1.2 – Génese do serviço marítimo em Portugal

Não é possível aprofundar esta temática sem abordar, de forma sintética, mas enquadradora, a génese do serviço marítimo em Portugal.

¹⁶ 1 milha náutica é equivalente a 1,852 quilómetros, sendo 12 milhas náuticas cerca de 22,220 quilómetros.

¹⁷ Disponível em <https://www.dgrm.mm.gov.pt/am-ec-zonas-maritimas-sob-jurisdicao-ou-soberania-nacional> [consultado em 20.02.2020].

Devido à sua geografia, nomeadamente à proximidade com o mar e à sua história, Portugal tem sido um país pioneiro na vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira marítima. De acordo com Bessa (2013, p. 63), desde 1886 toda a fiscalização marítima em Portugal ficou sob a responsabilidade da Guarda Fiscal (GF), uma força pública definida como um “corpo especial da força pública (...) destinado privativamente ao serviço de fiscalização, terrestre e marítima, dos impostos e rendimentos públicos” (Governo, 1885, p. 2), como se pode constatar na figura 4. A sua natureza militar seguiu um modelo semelhante ao da *Guardia Civil* (GC), em Espanha (Castro, 2018, p. 192).

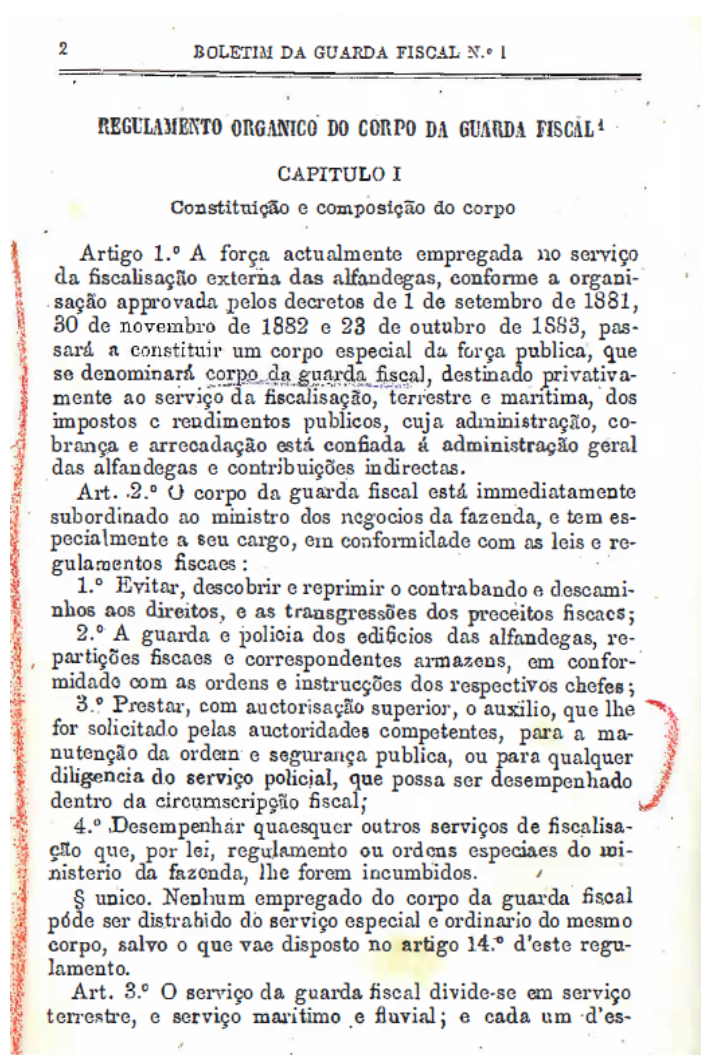


Figura 4 - Decreto n.º 4/1885, que aprovou o Regulamento Orgânico do Corpo da Guarda Fiscal em 17 de setembro de 1885.

Fonte: [in Boletim N.º 1 da Guarda Fiscal, de 1885 (Biblioteca da GNR)]

Ainda antes, o serviço marítimo e fluvial foi efetuado pela Guarda Real da Polícia do Mar, entre 1801 e 1818¹⁸, pela Guarda Real da Polícia de Lisboa, de 1801 a 1834, pela Guarda Real de Polícia do Porto, de 1808/1824 a 1834 e pelos Corpos de Guardas Privativos das Alfândegas, de 1834 a 1886 (Andrade, R., 2018, p. 37).

A partir de 1886 a GF¹⁹ passou a assegurar o serviço de fiscalização terrestre - exercido nas “zonas fiscais da raia e do litoral, no interior do paiz e nas ilhas adjacentes”²⁰ - e o serviço marítimo e fluvial - executado “nas aguas territoriaes, costas maritimas e portos, enseadas e ancoradouros do reino e ilhas adjacentes e nos rios navegáveis commuus ou confinantes”²¹ – com um efetivo de 4.827 elementos, dos quais 618 estavam afetos ao serviço marítimo e fluvial (Bessa, 2013, p. 63).

Em 1985, com a publicação da última Lei Orgânica da GF²², a competência territorial desta força passou a ser exercida na prevenção, descoberta e repressão das infrações fiscais aduaneiras em todo o território nacional, incluído a zona marítima de respeito, bem como no controlo de cidadãos nacionais e estrangeiros que entravam e saíam de Portugal, nas fronteiras terrestre, marítima e aérea (Governo, 1993a, pp. 3051–3052).

Com a entrada na CEE, hoje UE, Portugal assumiu a responsabilidade de uma parte da fronteira externa da mesma, reforçando a GF com a implementação do sistema *Long Arm Operational System (LAOS)*²³ que consiste num sistema de vigilância, ao longo de toda a costa portuguesa, constituído por um dispositivo de radar com capacidades operativas até às 12 milhas náuticas e por câmaras de vigilância (Bessa, 2013, p. 65).

Durante mais de um século, a GF desenvolveu missões no mar territorial, contribuindo “com dignidade e prestigante brio no desempenho da sua elevada

¹⁸ Em 1818 foi criada uma Polícia Marítima, no entanto teve uma curta duração, contudo viria a ser constituída de novo em 1995 (R. Andrade, 2018, p. 37).

¹⁹ A Guarda Fiscal foi a primeira Força de Segurança criada em Portugal com competências em todo o território nacional (Valente, R. N. V. Fiscalização Fiscal e Aduaneira da Costa. Revista da Guarda n.º 117. 2018. Lisboa. GNR).

²⁰ Parágrafo 1.º, do art.º 3.º, do Decreto n.º 4/1885, de 09 de setembro.

²¹ Parágrafo 2.º, *ibidem*.

²² Decreto-Lei n.º 373/85, de 20 de setembro, publicado no Diário da República n.º 217/1985, Série I de 20 de setembro de 1985.

²³ Aprofundaremos este sistema no respetivo capítulo.

função, para solidificação do Estado de direito em Portugal” (Governo, 1993a, p. 3488), adquirindo imensa experiência e uma panóplia de conhecimentos do mar, no entanto, o Governo perspetivando um futuro essencialmente em termos de reforço da segurança e modernização da atuação em termos de fiscalização da costa, entendeu transformar a GF numa Brigada Fiscal (BF)²⁴ e integrá-la na GNR (*Ibidem*), herdando esta todas as competências específicas em matérias de vigilância e controlo da costa portuguesa e do seu mar territorial (Bessa, 2013, p. 65), bem como toda a experiência e conhecimento do mar, indissociáveis dos militares da GF que passaram a integrar os quadros permanentes da GNR.

Mais tarde, fruto da reestruturação realizada pelo Governo na GNR, com a publicação de uma nova lei orgânica²⁵, a BF foi extinta e foram criadas a UCC e a Unidade de Ação Fiscal (UAF), que serão objeto de estudo no capítulo seguinte.

Para melhor retenção da evolução histórica da génese do serviço marítimo em Portugal elaboramos a figura 5:



Figura 5 – Evolução histórica da génese do serviço marítimo em Portugal.

Fonte: Autor (2020)

²⁴ A Brigada Fiscal foi extinta em 2007, com a entrada da Lei Orgânica da GNR, dando origem à Unidade de Controlo Costeiro e à Unidade de Ação Fiscal.

²⁵ Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro, que aprova a Lei Orgânica da GNR.

1.3 – Enquadramento das funções de guarda costeira

As funções de guarda costeira assumem um papel preponderante para preservar a segurança e a ordem nos espaços marítimo.

De acordo com Neto (2012, pp. 409–410), estas funções surgem para garantir a ação do Estado no mar através de organizações com competências distintas no exercício das funções do poder público ligadas às águas territoriais e aos outros espaços marítimos, que se traduzem nas seguintes tarefas: salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo; assinalamento marítimo, ajudas e avisos à navegação; prevenção e combate à poluição; segurança e controlo da navegação; segurança na faixa costeira, no domínio público marítimo e nas fronteiras marítimas fluviais; fiscalização das atividades de aproveitamento económico de recursos vivos e inertes; preservação e proteção de recursos marítimos no património cultural subaquático e do meio marinho; preservação da saúde pública; preservação e repressão da imigração ilegal e da criminalidade, nomeadamente o combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria; proteção civil, com incidência no mar e na faixa litoral.

Para Paulo (2015b, p. 69) a segurança e controlo da navegação; a preservação e proteção dos recursos naturais e do meio marinho em geral (inclui a fiscalização das pescas e de outras atividades económicas no mar, e o combate à poluição); a preservação e proteção do património cultural subaquático; o assinalamento marítimo, ajudas e avisos à navegação; a salvaguarda da vida humana no mar; o salvamento e salvação marítimos; a segurança física das fronteiras marítimas e fluviais; a proteção da saúde pública; o combate ao crime em geral; o combate às migrações clandestinas; e registos patrimoniais; são funções com natureza estadual e situam-se no âmbito da segurança interna - ordem e segurança públicas, e informações -, administração da justiça - em especial, a investigação criminal - e proteção civil, todas elas funções típicas de uma guarda costeira.

Contudo, as funções de guarda costeira variam consoante o modelo organizacional adotado pelos países, agências ou fóruns. Desta forma, considerando a participação das entidades nacionais e a preferência de doutrina e formação por

parte das mesmas, serão analisados dois fóruns internacionais, a GEFC e uma Agência europeia.

1.3.1 - O North Atlantic Coast Guard Forum

No âmbito do Atlântico Norte, em 2007, foi criado o *North Atlantic Coast Guard Forum*, uma organização não vinculativa, voluntária, independente e não política, que reúne, atualmente, representantes de 20 países do Atlântico Norte, no qual Portugal tem participado através, de entre outras, da Marinha, PM e GNR.

O objetivo do Fórum é fomentar a cooperação relativamente aos seguintes assuntos: luta contra o narcotráfico; segurança marítima; proteção ambiental; partilha de informações; fiscalização da pesca; luta contra a imigração ilegal; e busca e salvamento marítimo (Instituto dos Mares da Lusofonia, 2020).

1.3.2 - O European Coast Guard Functions Forum

No contexto europeu, em 2009, foi criado o *European Coast Guard Functions Forum* (ECGFF), com o objetivo geral de estudar, contribuir e promover a compreensão e o desenvolvimento de questões marítimas importantes e de interesse comum relacionadas às funções da guarda costeira.

É um Fórum autónomo, não vinculativo, voluntário, independente e não político, representado por mais de 30 autoridades, que incluem os chefes das funções da guarda costeira ou equivalentes de cada país marítimo da UE e países Schengen, a Comissão Europeia e suas instituições, e agências com competências relacionadas com as funções da guarda costeira²⁶, no qual Portugal é representado pela Marinha, GNR e AMN.

Neste fórum são consideradas funções de guarda costeira, sem nenhuma ordem de prioridade, as seguintes missões: segurança da navegação marítima; proteção portuária, naval e marítima; atividades tributárias e aduaneiras via marítima; prevenção e combate ao tráfico e contrabando e aplicação da lei marítima associada; controlo de fronteira marítima; vigilância e monitorização marítima; proteção e resposta ambiental marítima; busca e salvamento marítimo; serviço de assistência

²⁶ Disponível em <https://www.ecgff.eu/mission-tasks> [consultado em 20.02.2020].

marítima e acidentes marítimos; inspeção e controlo das pescas; e resposta a catástrofes de acidentes marítimos²⁷.

1.3.3 - A Guarda Europeia de Fronteira e Costeira

Ainda, no domínio europeu, a UE, fruto da sua geografia, com cerca de 70% da fronteira externa ser costa litoral, e da sua economia, com aproximadamente 40% do seu PIB ser concebido nas regiões marítimas, bem como os 75% do volume do comércio externo ser efetuado por via marítima²⁸, desenvolveu políticas de segurança marítima, de segurança das fronteiras marítimas, de vigilância marítima, entre outras, para proteger os interesses europeus contra os riscos e ameaças no domínio marítimo e garantir o espaço de liberdade, de segurança e de justiça dentro da UE.

Perante este cenário, a importância de uma guarda costeira europeia ganhou espaço e relevância na agenda da UE, o que veio a culminar com a criação, em 2016, da GEFC, que viu o seu mandato reforçado, com competências acrescidas, em 2019, no sentido de assegurar uma gestão europeia integrada das fronteiras externas, destacando a importância das guardas costeiras nacionais que passaram a integrar esta nova GEFC, bem como a Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (Frontex)²⁹, sediada em Varsóvia, entre outras (Parlamento Europeu e do Conselho, 2019, p. 21).

Nessa conformidade o Regulamento da Frontex elenca como funções de guarda costeira as seguintes missões: a segurança e a proteção marítimas; as operações de busca e salvamento; o controlo das fronteiras; o controlo das pescas; o controlo aduaneiro; a aplicação geral da lei; e a proteção do ambiente (Parlamento Europeu e do Conselho, 2019, p. 8).

²⁷ Disponível em <https://www.ecgff.eu/members> [consultado em 28.02.2020].

²⁸ Disponível em http://www.eurocid.pt/pls/wsd/wsdwcot0.detalhe?p_cot_id=8459 [consultado em 27.02.2020].

²⁹ A Frontex, nome que vulgarmente se designa a Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira, teve o seu início em 2004, com a designação inicial de Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros da União, contudo, com o aumento dos fluxos migratórios que assolaram a UE e que atingiram o seu auge em 2015, viu as suas competências serem alargadas em 2016 e 2019, passando a integrar a nova Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira (cfr. (9) e (11) do preâmbulo do Regulamento (UE) 2016/1624 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016 – já revogado - e (3) do preâmbulo do Regulamento (UE) 2019/1896 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de novembro de 2019).

Portugal tem-se feito representar nas missões da Frontex, de âmbito marítimo, através da Marinha, PM e GNR.

1.3.4 - A Agência Europeia da Segurança Marítima

A Agência Europeia da Segurança Marítima ou *European Maritime Safety Agency* (ESMA), é uma Agência europeia, criada em 2002, sediada em Lisboa, que tem como missão prestar assistência técnica e operacional para melhorar a segurança marítima e a prevenção e combate à poluição.

A maioria das suas tarefas são de natureza preventiva, como a monitorização da aplicação de determinadas leis e a avaliação da sua eficácia³⁰.

A ESMA, tendo como objetivos melhorar o conhecimento da situação marítima e promover uma ação coerente e eficiente em termos de custos, deve cooperar com as autoridades nacionais que exercem as seguintes funções de guarda costeira: a segurança e a proteção marítimas; as operações de busca e salvamento; o controlo das fronteiras; o controlo das pescas; o controlo aduaneiro; a aplicação geral da lei; e a proteção do ambiente (Parlamento Europeu e do Conselho, 2016, p. 77).

1.4 – Síntese conclusiva

É com naturalidade que Portugal, devido à sua afinidade e proximidade com o mar, tem sido um país pioneiro na vigilância, controlo e fiscalização dos espaços marítimos e da fronteira externa marítima.

Desde os anos 80 do século XIX e por mais de um século, que a ex-GF foi responsável pela fiscalização marítima em Portugal e mais tarde, também pelo controlo de entradas e saídas do País de cidadãos nacionais e estrangeiros na fronteira marítima, sendo posteriormente extinta, dando lugar à BF, integrada na GNR. A ex-GF, para além de reforçar logisticamente a GNR com o seu espólio, fortaleceu-a com recursos humanos envoltos de experiência e conhecimento do serviço marítimo.

³⁰ Disponível em https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_pt [consultado em 04.03.2020].

Em linha com o nosso trabalho, fizemos uma pequena análise dos espaços marítimos, da qual atentámos apenas o mar territorial, sobre o qual o Estado exerce plena soberania nacional, definindo-se como a zona de mar imediatamente adjacente ao território, com uma largura de 12 milhas náuticas medidas a partir das linhas de base.

Depois de analisado o contributo de vários autores, das missões atribuídas às guardas costeiras pelos dois Fóruns estudados, pela GEFC e pela ESMA constatámos que as funções de guarda costeira tendem a convergir, nomeadamente, para missões de preservação da segurança e da ordem nos espaços marítimos, através de vigilância, controlo e fiscalização.

Não obstante, no nosso trabalho considerámos funções de guarda costeira as definidas pelo ECGFF e elencadas em 1.3.2.

Concluimos, assim, que foi respondida a QD1 - Quais são as funções normalmente desempenhadas pelas guardas costeiras?

Capítulo 2 – As autoridades nacionais com poder de autoridade marítima

No capítulo anterior identificámos as funções de guarda costeira, que contribuem para o policiamento do mar, verificando-se a importância de o “Estado costeiro zelar pelos recursos que lhe pertencem nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional e combater a violação da lei nesses espaços.” (Cajarabille, 2012, p. 29) e, também, da importância da vigilância, controlo e fiscalização das águas territoriais nacionais, funções normalmente desempenhadas pelas guardas costeiras (Neto, 2012, pp. 409–410) (Paulo, 2015b, p. 69) (ECGFF, 2020) (Parlamento Europeu e do Conselho, 2019, p. 8).

No contexto nacional, verificámos que, para além de desempenharem funções de guarda costeira, a Marinha, a PM e a GNR têm mantido presença assídua quer nas reuniões dos Fóruns internacionais quer nas operações da Frontex, fazendo todo o sentido neste capítulo analisar as três Instituições quanto ao seu enquadramento legislativo, competências específicas no desempenho de missões de vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima.

2.1 – Conceitos de ‘segurança interna’ e ‘fronteira externa marítima’

Tendo em conta o presente tema e por forma a delimitar o objeto de estudo, importa definir os conceitos de ‘segurança interna’ e ‘fronteira externa marítima’.

Segundo Pereira (1990, p. 11) na CRP, existe a vontade inequívoca do legislador em separar as noções de segurança interna e de defesa nacional, sendo que a primeira é uma função da polícia, da exclusividade das forças e serviços de segurança, enquanto a segunda cabe predominantemente às forças armadas, umas e outras integradas em sistemas orgânicos próprios, autónomos e reportados a centros de decisão diferentes. Assim, retira-se do artigo 272.º da CRP que a Polícia tem como “funções defender a legalidade democrática e garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos”.

De acordo com a Lei de Segurança Interna, a segurança interna é a atividade desenvolvida pelo Estado para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade

pública, proteger pessoas e bens, prevenir e reprimir a criminalidade e contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática (Assembleia da República, 2008b, p. 6135).

Numa abordagem e conceção de segurança interna, para R. Fernandes (2014, p. 188) *security* é a segurança associada às forças de segurança e investigação criminal e *safety* é a proteção civil e emergência médica.

No contexto de segurança marítima, para Mota (2010, p. 6), *security* está associado a “atividades relacionadas com ilícitos criminais tais como o crime organizado, o narcotráfico, o contrabando, o terrorismo, a pirataria, o tráfico de armas e de seres humanos, a imigração clandestina ou outras que, pela sua natureza, possam pôr em perigo pessoas e bens”, enquanto que *safety* associa-se, a “atividades relacionadas com a segurança da navegação onde se poderão englobar diversas atividades como o apoio ao serviço de busca e salvamento marítimo e ao serviço de busca e salvamento aéreo, a segurança e controlo da navegação, o apoio à proteção civil, saúde pública, monitorização e acompanhamento do tráfego marítimo, o assinalamento marítimo ou outras, que de forma geral, sejam tomadas em razão da salvaguarda da vida humana no mar, da proteção e preservação do meio marítimo e do combate à poluição”.

De acordo com Reis Rodrigues (2014, p. 225) o conceito de segurança marítima abrange a proteção do País contra ameaças essencialmente militares, provenientes do mar, e à defesa de interesses estratégicos, vertente em que o Estado responde apenas internamente, perante os seus próprios cidadãos, concretizando-se no dia-a-dia pelo que, geralmente, designamos por ‘policiamento’ do mar, para garantir o cumprimento das leis e direito internacional, a prevenção de riscos da atividade marítima e a prestação de assistência em caso de acidente.

Para alcançarmos o conceito de ‘fronteira externa marítima’, começemos por definir ‘fronteira’, que pode ser entendida como o limite ou estrema que separa duas regiões ou dois países confinantes (Leitores, 1985, p. 1114). Mais específico é Sousa (2005, p. 86) que denomina fronteira como uma linha imaginária, expressa cartograficamente, que marca os limites do território de um Estado, resultante de

negociação, tratados, explorações ou conquistas, resultando que a sua primeira função é delimitar o território no qual se exerce a soberania do Estado.

Em consonância com o artigo 2.º do Código das Fronteiras Schengen³¹ ‘fronteiras externas’ são as fronteiras terrestres, inclusive as fronteiras fluviais e as lacustres, as fronteiras marítimas, bem como os aeroportos, portos fluviais, portos marítimos e portos lacustres dos EM, desde que não sejam fronteiras internas³². Considerando a assunção do conceito de mar territorial no capítulo precedente, no qual a soberania de um Estado se estende até ao limite do mar territorial, podemos depreender que a fronteira marítima externa é o limite exterior do mar territorial, nomeadamente, uma linha em que cada um dos pontos fica a uma distância do ponto mais próximo de base igual à largura do mar territorial, que de acordo com o Código das Fronteiras Schengen é similar à fronteira externa marítima da UE. Nesta perspetiva, em todo este trabalho, sempre que façamos referência à fronteira externa marítima considera-se o mar territorial englobado.

2.2 – O Sistema de Autoridade Marítima

O SAM foi instituído no início dos anos 80³³ do século passado, no entanto sofreu uma grande reforma em 2002 e passou a ser definido por um quadro institucional agregando um conjunto de entidades e órgãos diferentes³⁴, que através de “funções de coordenação executivas, consultivas ou policiais” e no âmbito das

³¹ O Código das Fronteiras Schengen foi aprovado pelo Regulamento (UE) 2016/399 do Parlamento Europeu e do Conselho de 9 de março de 2016.

³² As fronteiras internas segundo o Código das Fronteiras Schengen são as fronteiras comuns terrestres dos EM, incluindo as fronteiras fluviais e lacustres, os aeroportos, no que respeita aos voos internos e os portos marítimos, fluviais e lacustres, no que diz respeito às ligações regulares internas por ferry.

³³ O SAM foi criado pelo Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de setembro.

³⁴ Cfr. o art.º 7.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, com a redação dada pelos DL n.º 257/2002, DL n.º 49-A/2012, DL n.º 226/2006, exercem o poder de autoridade marítima no quadro da SAM: AMN, PM, GNR, Polícia de Segurança Pública, Polícia Judiciária, Serviços de Estrangeiros e Fronteiras, a ex-Inspeção-Geral das Pescas que deu origem à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, o ex-Instituto da Água que deu origem à Agência Portuguesa do Ambiente, o ex-Instituto Marítimo Portuário que deu origem ao Instituto Portuário e do Transporte Marítimo, às Autoridades portuárias, à Direção-Geral de Saúde e à Autoridade Competente para a Proteção de Transporte Marítimo e dos Portos.

suas competências, exerce atualmente poderes de autoridade marítima (Governo, 2002a, p. 1750).

Por ‘autoridade marítima’ entende-se o poder que o Estado exerce “nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional” visando garantir a segurança da navegação e o exercício de fiscalização e de polícia através do cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos e no domínio público marítimo (Governo, 2002a, p. 1750), funções que, segundo Paulo (2015b, p. 69), são “típicas de uma guarda costeira” por terem uma “natureza estadual” e se situarem no “âmbito da segurança interna”, “administração da justiça” e “proteção civil”.

Tendo por base as funções de guarda costeira assumidas por nós no capítulo anterior e a análise às competências das três Instituições, resulta o quadro seguinte, que demonstra as missões de guarda costeira exercidas pela Marinha, PM e GNR, como atividade primária (P)³⁵ ou secundária (S)³⁶ à sua principal atividade.

Entidades nacionais	Marinha	PM	GNR
Funções guarda costeira			
Segurança e controlo da navegação marítima, incluído a gestão de tráfego marítimo	S	P	S
Proteção portuária, naval e marítima		P	S
Atividades tributárias e aduaneiras via marítima			P
Prevenção e combate ao tráfico e contrabando e aplicação da lei marítima associada	P	P	P
Controlo de fronteira marítimo	P	P	P
Vigilância e monitorização marítima	P	P	P
Preservação e proteção do meio marinho e combate à poluição ambiental marítima	S	S	S
Busca e salvamento marítimo	S	S	S

³⁵ A letra “P” identifica que a função é competência principal da Instituição.

³⁶ A letra “S” identifica que a função é exercida pela Instituição, embora seja competência principal de outra entidade.

Serviço de assistência marítima e acidentes marítimos	P	P	
Inspeção e controlo das pescas	P	P	P
Acidentes marítimos e respostas a catástrofes de acidentes marítimos	P	P	P

Legenda: P – Atividade primária; S – Atividade secundária.

Quadro 1 – Funções de guarda costeira desempenhadas pela Marinha, PM e GNR.
Fonte: (Autor, 2020) adaptado das funções da ECGFF, da Lei Orgânica da Marinha (Governo, 2014), da Estrutura da AMN (Governo, 2002b), da Lei Orgânica da GNR (Assembleia da República, 2007) e da LOIC³⁷.

Para proceder à articulação das várias entidades e órgãos, o SAM estabeleceu “meios de coordenação nacional de nível ministerial e de coordenação operacional de alto nível que potenciam uma nova dinâmica na conjugação de esforços” concretizado na criação do Conselho Coordenador Nacional (CCN)³⁸ (Governo, 2002a, pp. 1750–1751), composto por entidades e órgãos transversais a vários Ministérios, Instituições, Direções, FSS e Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas (CEMGFA).

Segundo Gouveia (2015, p. 2) o SAM é um sistema de elevada complexidade e hibridez, envolvendo “órgãos decisórios e órgãos consultivos; órgãos nacionais, órgãos regionais e órgãos locais”, manifestando as maiores reservas que este sistema funcione bem. Considera “existir um conflito positivo de competências entre as diferentes entidades”, no entanto esta pluralidade de entidades policiais que intervêm no SAM “pode ter uma eficácia reduzida por determinar conflitos acentuados entre as diversas entidades que estão aí incluídas” (2015, p. 7).

Na mesma linha com o elevado número de entidades inseridas no SAM está Lampreia (2013, p. 32) que identifica sete Ministérios, que envolvem treze entidades com atribuições e competências diversas nos espaços marítimos nacionais.

³⁷ A lei da organização da investigação criminal (LOIC) foi aprovada pela Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto e alterada pelas Leis n.º 34/2013, de 16 de maio, n.º 38/2015, de 11 de maio e n.º 57/2015, de 23 de junho.

³⁸ Vide art.8º do Decreto-Lei 43/2002, de 2 março, sobre a composição do CCN, em anexo.

Quanto ao CCN, importa referir que, até 2015, nunca tinha reunido (Paulo, 2015b, p. 102) nem foi regulamentado³⁹ (Lampreia, 2013, p. 30), o que dificulta a articulação e a coordenação entre todas as entidades inseridas no SAM. Lopes (2007, p. 21) diz mesmo que a ineficácia do CCN constitui “a principal brecha no SAM” impossibilitando a “articulação efetiva e eficaz entre entidades, órgãos e serviços de execução do poder de Autoridade Marítima”.

Ainda assim, o Governo regulou⁴⁰ de forma integrada a articulação nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, entre autoridades de polícia, no exercício dessa autoridade, criando o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM), como órgão que visa agilizar os procedimentos de articulação e contactos entre os órgãos e serviços da Marinha/AMN e da GNR com outras autoridades, de forma a garantir uma maior eficácia na atuação policial (Governo, 2007, p. 8883), que de acordo com Lampreia (2013, p. 33) totalizam vinte e duas competências diferenciadas atribuídas às diversas autoridades envolvidas.

No entanto a implementação do CNCM não foi pacífica. De acordo com Paulo (2015b, p. 122) ocorreram reações de outros organismos que integram o SAM, das quais se destaca a GNR, que não se empenhou na valorização do CNCM, que viu como uma forma ilegítima de a Marinha se posicionar na segurança interna. Antero Luís (ASPPM, 2014) afirma mesmo que o CNCM nasceu e morreu.

Ainda no contexto da reforma do SAM, foi criada a AMN, como estrutura nuclear, para coordenar as atividades de âmbito nacional, a executar pela Armada, pela Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM), nos espaços de jurisdição e soberania nacional, sendo o CEMA, por inerência a AMN, ficando na dependência funcional do Ministro da Defesa Nacional (Governo, 2002a, p. 1752) (Governo, 2012, p. 6271).

³⁹ Contrariando o disposto no n.º 7 do art.º 8.º do Decreto-lei n.º 43/2002, de 2 de março.

⁴⁰ Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro.

2.3 - A Marinha – Natureza e missão

Com base na Orgânica da Marinha⁴¹ (Governo, 2014) podemos identificar a natureza e a missão desta Força, que serve Portugal no mar há mais de 700 anos⁴². Assim, por natureza, a Marinha é um dos ramos das FFAA, dotada de autonomia administrativa, dependente do MDN, que tem por missão principal participar na defesa militar da República, nos termos do artigo 275.º da CRP, sendo fundamentalmente vocacionada para a geração, preparação e sustentação de forças e meios da componente operacional do sistema de forças. Cumpre, ainda, à Marinha um quadro variado de missões das quais, se realça, exercer a autoridade do Estado nas zonas marítimas sob a soberania ou jurisdição nacional e no alto mar, garantindo o cumprimento da lei e assegurar o serviço de busca e salvamento marítimo nos espaços marítimos sob a responsabilidade nacional (Governo, 2014, p. 6398).

Para além da missão principal, pode ter tarefas domésticas no estado de sítio e no estado de emergência, devidamente definidos no n.º 7, do artigo 275.º da CRP e na lei. A Marinha pode colaborar com as FSS, no âmbito da segurança interna, com apoio logístico, embarcações, infraestruturas e recursos humanos, mas apenas se tiver capacidade excedente no cumprimento da sua principal missão.

Quanto à sua organização, a Marinha é comandada pelo Almirante CEMA, que depende do CEMGFA para efeitos operacionais, tal como se pode verificar na figura 6, onde é espelhado o organograma da Marinha.

Como atrás foi referido o CEMA é por inerência a AMN e, nesta qualidade funcional, depende do Ministro da Defesa Nacional, submetendo a este a aprovação das propostas de acumulação dos cargos de Comandante Naval/Comandante das Operações Marítimas e de Comandante de Zona Marítima/Chefe de Departamento Marítimo, no âmbito da AMN.

Para o ano de 2017, o Governo tinha aprovado o número máximo de 7.594 militares dos quadros permanentes da Marinha, na situação de ativo, divididos por

⁴¹ A Lei Orgânica da Marinha foi aprovada pelo Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de dezembro (ver anexo).

⁴² Ver em <https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/historia/servir-portugal/Paginas/default.aspx> [consultado em 30.07.2020].

categorias conforme consta no quadro 2. Desse número, 6.677 militares na estrutura da Marinha, 551 na estrutura do Estado-Maior-General das Forças Armadas e 366 fora da estrutura das FFAA⁴³.

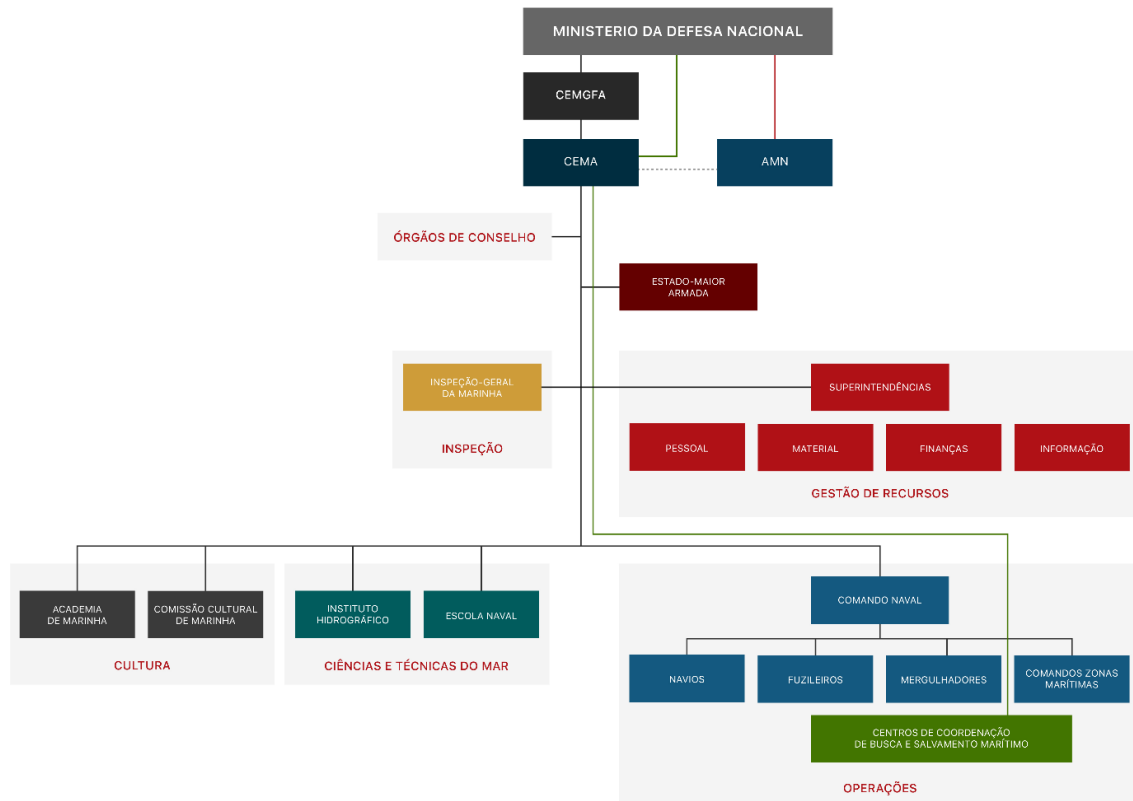


Figura 6 – Organização que representa a estrutura da Marinha.

Fonte: Marinha (<https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/Paginas/estrutura.aspx>)

Categorias	Efetivos militares da Marinha ⁴⁴
Almirantes	28
Oficiais	1.300
Sargentos	2.280
Praças	3.069
TOTAL	6.677

Quadro 2 – Quadro do efetivo militar dos quadros permanentes, na situação de ativo, por categoria, da Marinha para o ano de 2017.

Fonte: Autor (Adaptado do DL n.º 84/2016, de 21 de dezembro, 2020)

⁴³ Adaptado do Decreto-lei n.º 84/2016, de 21 de dezembro.

⁴⁴ Efetivos militares dos Quadros Permanentes na estrutura orgânica da Marinha.

Em termos de meios, conta com uma variedade de meios navais, com as capacidades e especificações exigidas na missão que desempenha, que podem ser consultados em detalhe no respetivo anexo. Contudo, no quadro 3 elencamos um resumo dos meios com os respetivos deslocamentos em toneladas e comprimentos em metros.

Tipo de meio	Deslocamento	Comprimento
Fragatas	1.500 a 5.000 toneladas	Entre os 75 e 150 metros
Reabastecedor	Entre 5.000 e 25.000 toneladas	Entre os 40 e 200 metros
Corvetas	Até 1.500 toneladas	Entre os 60 e 100 metros
Patrulhas Oceânicas	Entre 750 e 2.000 toneladas	Sem informação
Patrulhas	Entre 200 e 400 toneladas	Inferior a 45 metros
Lanchas	Inferior a 200 toneladas	Inferior a 35 metros
Veleiros	Sem informação	Sem informação

Quadro 3 – Quadro resumo dos meios disponíveis pela Marinha.

Fonte: Autor (Adaptado da Marinha⁴⁵, 2020)

A maioria dos meios navais são de grande porte, com guarnições numerosas e treinadas para a guerra no mar, podendo ser utilizados na vigilância do mar (Teresa, Ferro, Sá, & Rodrigues, 2020), mas não se adequam às missões das FSS, que utilizam embarcações pequenas com pequenas guarnições, treinadas para missões de salvamento marítimo e de polícia, nomeadamente de fiscalização.

A Marinha integra os Fuzileiros, que têm por missão, entre outras, executar ou colaborar com outros agentes do Estado, em operações de combate ao tráfico de droga, pirataria marítima, contraterrorismo e crime organizado e colaborar com Forças dos outros ramos das FFAA e FSS.

⁴⁵ Disponível em <https://www.marinha.pt> [consultado em 10.06.2020].

Na componente operacional, nomeadamente na segurança e autoridade do Estado, a Marinha durante o ano de 2017, realizou 1.647 ações de fiscalização em Portugal e nas áreas da *Northwest Atlantic Fisheries Organization*⁴⁶, tendo detetado 212 embarcações como presumíveis infratoras, o que corresponde a 13% das ações efetuadas. Realizou ainda 596 ações de busca e salvamento marítimo e 5 missões de combate ao narcotráfico, resultando a apreensão de mais de 10 toneladas de estupefacientes. No âmbito da Frontex, participou na operação Triton – Mediterrâneo Central – e na operação Índalo – Mediterrâneo Ocidental – (Marinha, 2018, p. 15).

Não obstante, é através da AMN que a Marinha exerce o seu poder e presença no SAM, uma vez que o CEMA é por inerência a AMN⁴⁷ dando corpo à ideia de uma Marinha de duplo uso, que segundo Cajarabille (2008, p. 63) pode ser empregue simultaneamente em missões de defesa militar e apoio à política externa do Estado e nas funções típicas de guardas costeiras, vocacionadas para a segurança e autoridade do Estado. Andrade (2008, p. 20) afirma mesmo que “à luz da lei, a Marinha cumpre missões militares e cumpre com militares, missões não militares”.

De acordo com o artigo 275.º da CRP, incumbe às FFAA a defesa militar da República, com exceção no estado de sítio e no estado de emergência⁴⁸, previstas no n.º 7 do referido artigo, deixando para as FSS a missão da defesa da legalidade democrática e a garantia da segurança interna e dos direitos dos cidadãos, conforme estatuído no artigo 272.º da CRP (CRP, 1976, p. 86).

Na mesma linha, Paulo (2015b, p. 78) afirma que a missão das FFAA é a principal componente da defesa nacional quanto à defesa militar face a ameaças externas, sendo mesmo um dos elementos de afirmação do estado de direito democrático.

Para Cunha Lopes⁴⁹, entrevistado por Martinho (2017, p. 11) a duplicidade existente revela o exercício simultâneo de um cargo de chefia nas FFAA e de direção

⁴⁶ Ver mais em <https://www.nafo.int/About-us/Overview-of-NAFO>.

⁴⁷ Vide n.º 2 do art.º 2.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março e o n.º 11 do art.º 8.º do Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de dezembro.

⁴⁸ O regime de estado de sítio e do estado de emergência encontra-se regulamentados através da Lei n.º 44/86, de 30 de setembro.

⁴⁹ Vice-Almirante Álvaro José da Cunha Lopes encontra-se na reforma e foi diretor-geral da Autoridade Marítima e, por inerência, comandante-geral da Polícia Marítima de 2011 a 2015.

de topo na administração pública, tornando-se “mesmo crítico entender, entre outros aspetos, como é que uma entidade que não é autoridade de polícia, nem autoridade de polícia criminal, nem autoridade judicial, pode coordenar operações de natureza policial”.

O conceito de duplicidade de funções entre a Marinha e a AMN verifica-se, ainda, na DGAM, que é por inerência de funções, o Comandante-Geral da PM, verificando-se este conceito pelos níveis regionais (Governo, 2002b, pp. 1752–1755), conforme se verifica na figura seguinte.

Além da Marinha dirigir o topo e os níveis intermédios da DGAM, através dos seus oficiais, esta não tem dotação própria, possui apenas dotações funcionais inscritas na dotação da Armada, administradas pelo CEMA (Paulo, 2018, p. 4).

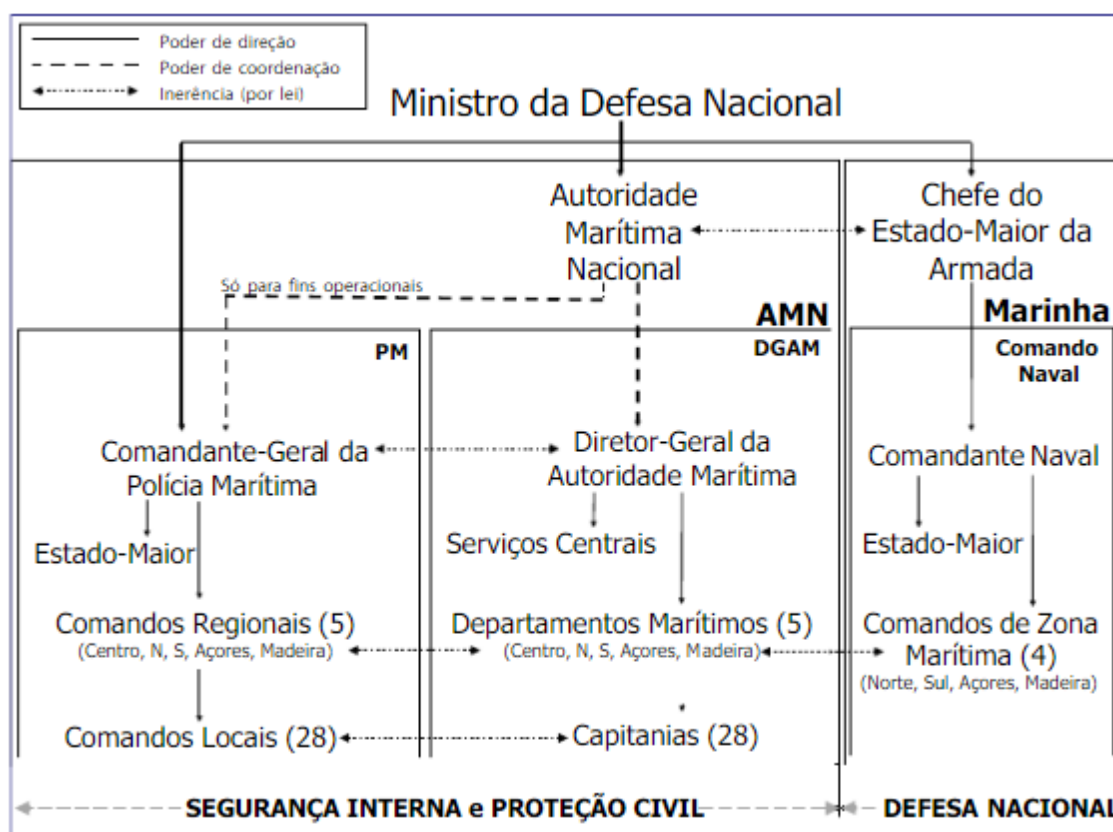


Figura 7 – Duplicidade de funções entre a Marinha e a AMN.

Fonte: Paulo (2015b, p. 97)

De acordo com Cunha Lopes (2018, p. 8) a doutrina de ‘duplo uso’ da Marinha não se fundamenta na CRP, nem na lei e que este conceito doutrinário pretende por um lado consolidar a Marinha com poderes extra ramo militar, integrando a Autoridade Marítima e a PM, e por outro revela uma tentativa de travar/condicionar o avanço da GNR para o mar.

O diploma⁵⁰ que visa regular, de forma integrada, a articulação, nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, entre autoridades de polícia, no exercício dessa autoridade⁵¹, publicado depois da Lei Orgânica da GNR⁵², faz referência ao conjunto Marinha/AMN, referindo a articulação entre a GNR e a AMN, em algumas matérias, sem nunca se referir à Marinha.

Paulo (2014a, p. 4) afirma mesmo que a expressão “Marinha/AMN” no referido diploma legal é uma designação nova e sem base legal, que pretende identificar a Marinha e a AMN, e que passou a ser usada na comunicação externa da Marinha relativa à AMN⁵³.

2.4 – A Polícia Marítima – Natureza e missão

O Corpo da Polícia Marítima foi formado em 13 de setembro de 1919, constituído “no seu início, por agentes destacados da polícia criminal de Lisboa, pessoal pertencente ao Governo Civil de Lisboa e praças da Armada” (Marinha, 2017, p. 15). No entanto, só em 1995 passou a ter um estatuto próprio com a publicação do Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima⁵⁴, deixando de se fazer referência ao Corpo da Polícia Marítima, institucionalizando-se a PM como força policial.

Este diploma legal foi importante para individualizar a Instituição, contudo ficou aquém do desejado. Para Pereira (2020, p. 24) o Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima é “reductor naquilo que é a definição de direitos e deveres, não aprofunda suficientemente os perfis profissionais e os conteúdos funcionais das diferentes

⁵⁰ Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro.

⁵¹ Cfr. art.º 1 do Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro.

⁵² Cfr. n.º 2 do art.º 53.º da Lei n.º 67/2007, de 6 de novembro.

⁵³ Ver Paulo (2014a, p. 4).

⁵⁴ O Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima faz parte, como anexo, do Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de setembro.

categorias, introduz disfuncionalidades em aspetos essenciais como os limites de idades e os índices remuneratórios, e mistura matérias de natureza estatutária com disposições de cariz orgânico”.

A própria Associação Profissional da Polícia Marítima, em 2018, através do seu presidente, reivindicava que a PM fosse “dotada de uma lei orgânica própria, de um estatuto de pessoal digno e de um sistema retributivo sem correspondência militar” proferindo que o enquadramento legal da PM “não permite uma progressão digna” e não pode ser comandada “só por oficiais da Marinha e por inerência de funções” (LUSA, 2018).

A PM, por natureza, é uma força policial armada e uniformizada, composta por militares da Marinha e agentes militarizados, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM (Governo, 1995, p. 5890), (Governo, 2002b, p. 1757) e (Governo, 2012, p. 6270), que tem por missão garantir e fiscalizar “o cumprimento das leis e regulamentos nos espaços integrantes do Domínio Público Marítimo, em áreas portuárias e nos espaços balneares, bem como em todas as águas interiores sob jurisdição da AMN e demais espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, devendo preservar a regularidade das atividades marítimas” (AMN, 2020).

Contudo, uma FSS ser constituída por militares levanta a dúvida da sua constitucionalidade. Não sendo este assunto objeto de estudo deste trabalho, muitos autores têm defendido que uma FSS ser composta por militares é um assunto no mínimo controverso. Segundo Colaço (2016) uma força policial composta por militares incorre numa inconstitucionalidade material, decorrente da Revisão Constitucional de 1982, aquando a distinção entre segurança interna e defesa nacional. Paulo (2012) afirma que militares e polícias são diferentes e são insubstituíveis nos seus âmbitos próprios, definidos na Constituição e na lei.

A PM, como polícia administrativa geral, é uma força policial com funções de segurança, nos casos e nos termos previstos na respetiva legislação⁵⁵, nomeadamente na “colaboração com as demais forças policiais e de segurança, na garantia da

⁵⁵ Cfr. alínea a) do n.º 3 do art.º 25 da Lei de Segurança Interna, aprovada pela Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto.

segurança e dos direitos dos cidadãos” e “sem prejuízo das competências de outras polícias” (Governo, 1995, p. 5890), verificando-se, segundo Martinho (2017, p. 18) uma opção legislativa complexa, de interpretação ambígua, com uma letra de lei que parece apontar para uma certa supletividade da PM em relação às demais FSS.

Como polícia administrativa especial assegura “um conjunto de funções executivas e policiais, cuja génese histórica, aperfeiçoamento e consolidação é indissociável do funcionamento das capitânias dos portos” (Governo, 2012, p. 6269), entendendo-se assim, que o Capitão de Porto, por inerência de funções, seja o Comandante Local da PM, a quem impende um conjunto de competências no âmbito da autoridade marítima⁵⁶, que de acordo com Paulo (2018, p. 16) “com fraca formação prévia em direito, não custa prever as dificuldades que enfrentam os capitães dos portos nas suas funções, sobretudo face a uma crise”.

Por outro lado, como órgão de polícia criminal de competência específica, não possui competências próprias de investigação, tendo em conta a ausência de referências à PM na Lei de Organização da Investigação Criminal⁵⁷ (Martinho, 2017, p. 18).

Organicamente encontra-se integrada na estrutura da AMN⁵⁸, fazendo parte da sua organização o Comandante-geral e o 2.º Comandante-geral⁵⁹, que por inerência de funções são o Diretor-geral e o Subdiretor-geral da Autoridade Marítima⁶⁰, respetivamente, nomeados por despacho do Ministro da Defesa Nacional, por proposta da AMN. Fazem, ainda, parte da sua organização os Comandantes Regionais e os Comandantes Locais, que por inerência de funções são os Chefes dos Departamentos Marítimos⁶¹ e os Capitães dos Portos⁶², conforme se verifica na figura 8.

⁵⁶ Ver o Anexo D.

⁵⁷ A lei da organização da investigação criminal foi aprovada pela Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto e alterada pelas Leis n.º 34/2013, de 16 de maio, n.º 38/2015, de 11 de maio e n.º 57/2015, de 23 de junho.

⁵⁸ Vide o art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, com as alterações dadas pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro.

⁵⁹ Vide n.º 1 do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de setembro.

⁶⁰ Vide n.º 3 do art.º 9.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

⁶¹ Vide n.º 3 do art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

⁶² Vide n.º 5 do art.º 12.º do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março.

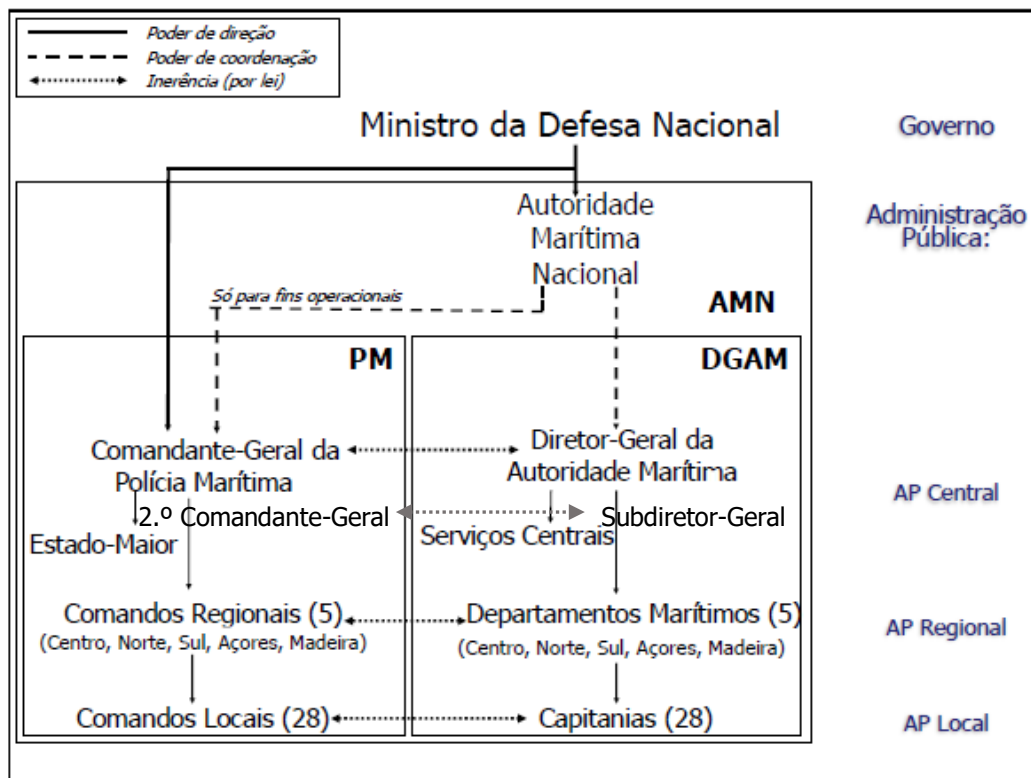


Figura 8 – Estrutura orgânica da AMN, DGAM e da PM.

Fonte: Adaptado de Paulo (2015b, p. 97) e Paulo (2017, p. 11)

Os 5 Comandos Regionais da PM - Açores, Madeira, Norte, Centro e Sul - que correspondem aos Departamentos Marítimos da DGAM, são subdivididos em 28 Comandos Locais, correspondentes às Capitanias dos Portos, através dos quais a PM assegura o controlo, o policiamento, a vigilância e a fiscalização no âmbito das suas competências específicas em matérias portuárias e marítimas (Pereira, L. C. de S., 2020, p. 24) ao longo da costa portuguesa, conforme a figura 9.



Figura 9 – Departamentos Marítimos e Capitânicas dos Portos.

Fonte: <http://salvador-nautico.blogspot.com/2017/01/departamentos-maritimos-portugal.html>

Fazem parte da PM o Grupo de Ações Táticas, uma unidade de reserva estratégica, que em 2015 tinha um efetivo de 24 elementos (Martinho, 2017, p. 19) altamente treinada e disciplinada, especialmente equipada para executar ações policiais não convencionais, reduzindo o risco associado a uma situação de emergência ou ataques coordenados a alvos específicos⁶³ e o Grupo de Mergulho Forense, composto, em 2015, por 16 elementos (Martinho, 2017, p. 19) com a missão de contribuir para a fiscalização do cumprimento da lei nas áreas de jurisdição do SAM, a fim de preservar a regularidade das atividades marítimas, a segurança e os direitos dos cidadãos⁶⁴. De acordo com Lopes (ASPPM, 2015), a PM tem ainda os Grupos de Intervenção Rápida, especializados e treinados em manutenção de ordem

⁶³ Ver <https://www.amn.pt/PM/paginas/EstruturaOrganizacao.aspx>, [consultado em 30/07/2020].

⁶⁴ Ver <https://www.amn.pt/PM/paginas/EstruturaOrganizacao.aspx>, [consultado em 30/07/2020].

pública marítima, o Grupo de Recolha e Análise de Informações Policiais, a funcionar no CGPM, mas com ramificações nos outros comandos.

O quadro orgânico aprovado da PM⁶⁵ é composto por um efetivo de 513 agentes militarizados e alguns oficiais da Marinha que desempenham funções em cargos de topo e intermédios. Em 2017⁶⁶, o quadro de pessoal da PM contabilizava 546 elementos militarizados, conforme consta no quadro seguinte.

Quadro do pessoal	Categoria	Lotação	Existência
MILITAR (inclui Comissão do Domínio Público Marítimo)	Oficiais	100	100
	Sargentos	65	65
	Praças	125	122
	<i>Sub-total</i>	<i>290</i>	<i>287</i>
MILITARIZADOS	Polícias Marítimos	513*	546
	Troço-de-mar	113	111
	Faroleiros	152	142
	<i>Sub-total</i>	<i>778</i>	<i>799</i>
CIVIS	Administrativos do MPCM	202	166
	MPISN (admin., S/V, operários)	162	99
	<i>Sub-total</i>	<i>364</i>	<i>265</i>
Total		1484	1351

* Mais 56 agentes em situações estatutárias específicas

Quadro 4 – Recursos humanos da DGAM/CGPM.

Fonte: AMN (2017, p. 10)

Segundo a ASPPM a PM tem atualmente cerca de 545 profissionais ao serviço no continente e ilhas, pelo que “sobram pouco mais de 300 polícias para garantir a segurança de mais de 800 quilómetros de praias de Portugal (LUSA, 2020).

A PM debate-se há vários anos com a falta de recursos humanos. Já em 2015, o CGPM à data, Silva Vieira (ASPPM, 2015) alertava que a PM, nos últimos 20 anos, não tinha qualquer quantitativo total dos recursos humanos e mais recentemente, o CGPM atual, Sousa Pereira (2020, p. 26) afirmou que a falta de profissionais na PM é hoje o maior dos problemas que afeta a Instituição.

⁶⁵ O quadro orgânico da PM foi definido pela Portaria n.º 1335/95, de 10 de novembro.

⁶⁶ A última Síntese de Atividades da Autoridade Marítima disponível em www.amn.pt/DGAM é referente a 2017 [consultado em 29/07/2020].

A falta de recursos humanos afeta, conseqüentemente, a formação interna dos seus quadros, quer como formandos quer como formadores. Considerando o conjunto de atribuições da PM, durante o ano de 2017, foram ministradas as seguintes formações aos elementos da Instituição, conhecendo-se o número de formandos apenas na formação no âmbito da missão em geral:

Tipo de formação	Formandos
Missão em geral	20
Vigilância costeira – operação radar (<i>formação não programada</i>)	??
Agentes que foram prestar serviço no Posto Marítimo da Selvagem Grande (<i>formação não programada</i>)	??
Operadores do sistema “Costa Segura” (<i>formação não programada</i>)	??

Quadro 5 – Formação aos Agentes da PM durante 2017

Fonte: Adaptado de AMN (2017, pp. 9–10)

Para além das dificuldades nos recursos humanos, acresce que a PM não tem dotação orçamental atribuída, apresentando apenas dotações funcionais, inscritas na dotação da Marinha e administradas pelo CEMA, bem como quase todas as infraestruturas utilizadas pela Instituição são do Estado e encontram-se atribuídas à Marinha (Paulo, 2018, p. 4). Já em 2014, a ASPPM lamentava a inexistência de um orçamento próprio, ao contrário do que sucede com as outras forças de segurança (LUSA, 2014).

Relativamente aos recursos materiais, a PM contava, em 2017, com as seguintes viaturas e embarcações, para missões de policiamento marítimo:

Atividade	Tipo	Quantidade
Policiamento Marítimo	Lanchas aladoras	9
	Botes	36
	Embarcações semi-rígidas	62
	Embarcações semi-rígidas EAV	23
	Embarcações semi-rígidas cabinadas	9
	Unidades Auxiliares de Marinha (UAM)	4
	Motos de água	32
	Viaturas (todo o terreno tipo "O")	70
	Viaturas Moto (4x4 tipo "W")	63
Viaturas Vigilância Costeira	3	

Quadro 6 – Recursos materiais da PM para o policiamento marítimo, em 2017.

Fonte: AMN (2017, p. 12)

Depois de analisada a estrutura orgânica da PM, os recursos humanos, financeiros e materiais, importa analisar a atividade operacional desenvolvida e os resultados operacionais conseguidos, durante o ano de 2017.

Assim, da análise da atividade realizada pela PM, no referido ano, retira-se do quadro seguinte que o empenhamento em missões de domínio público marítimo representou 27,17 % do total das missões realizadas (122.973 missões) e os autos de contraordenação por ocorrências no domínio público marítimo representaram 51,37% do total de autos levantados (6.418).

Missões	Executadas
Área portuária	46.592
Área da pesca	9.548
Área da náutica de recreio	5.346
A navios e embarcações	7.771
Domínio público marítimo	33.382
Outros âmbitos	3.297
Visitas de entrada e saída a navios	17.037
TOTAL em 2017	122.973

Contraordenações	Autos
Fiscalização das pescas	2.046

Ocorridos no domínio público marítimo	3.297
Outros	1.075
TOTAL em 2017	6.418

Ilícitos criminais	Crimes
Contra o património	543
Contra pessoas	285
Contra a vida em sociedade	52
Contra o Estado	5
Outros	56
TOTAL em 2017	941

Combate ao tráfico de estupefacientes	Apreensão
Material estupefacientes	17 kg

Quadro 7 – Missões operacionais da PM durante o ano de 2017.

Fonte: Adaptado de AMN (2017, pp. 5–6)

No campo internacional, a PM participou sob a égide da Frontex na Operação Poseidon e na Operação Triton, com os recursos constantes no quadro que se segue:

Frontex – Operação Poseidon (01MAI17 a 3DEC17)	
Embarcações semirrígidas	2
Viatura de vigilância costeira	1
Elementos da PM	11
Resgates de pessoas	998

Frontex – Operação Triton (01JUN17 a 31AGO17)	
Embarcações semirrígidas	1
Elementos da PM	11
Vistorias a embarcações	42

Quadro 8 – Operações da PM sob a égide da Frontex, durante o ano de 2017.

Fonte: Adaptado de AMN (2017, pp. 5–6)

2.5 - A Guarda Nacional Republicana – Natureza e missão

A GNR, criada a 3 de maio de 1911⁶⁷, é uma força de segurança de natureza militar, subordinada ao MAI, constituída por militares organizados num corpo especial de tropas e dotada de autonomia administrativa, que tem como missão, no âmbito dos sistemas nacionais de segurança e proteção, assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos, bem como colaborar na execução da política de defesa nacional, nos termos da CRP e da lei (Assembleia da República, 2007, p. 8043).

Para além da referida missão, cabe-lhe ainda, no âmbito das missões policiais que desenvolve: participar no controlo da entrada e saída de pessoas e bens no território nacional; assegurar, no âmbito da sua missão própria, a vigilância, patrulhamento e interceção terrestre e marítima, em toda a costa e mar territorial do continente e dos Arquipélagos dos Açores e Madeira; controlar e fiscalizar as embarcações, seus passageiros e carga, na prevenção e investigação das infrações tributárias, fiscais e aduaneiras; participar na fiscalização das atividades de captura, desembarque, cultura e comercialização das espécies marinhas, em articulação com a AMN e no âmbito da legislação aplicável ao exercício da pesca marítima e cultura das espécies marinhas; executar ações de prevenção e de intervenção de primeira linha, em todo o território nacional, em situação de emergência de proteção e socorro, designadamente nas ocorrências de (...) catástrofes” (Assembleia da República, 2007, p. 8044).

A GNR, no cumprimento da sua missão, tem responsabilidade territorial sobre 94% do território nacional, no qual reside 54% da população e em termos da vigilância, controlo e fiscalização marítima, a sua missão estende-se a toda a orla costeira⁶⁸ e ao mar territorial, conforme se verifica na figura 10.

⁶⁷ Ver em <https://www.gnr.pt/historiagnr.aspx> [consultado em 31.08.2020].

⁶⁸ Entende-se por orla costeira a porção do território onde o mar, coadjuvado pela ação eólica, exerce diretamente a sua ação e que se estende, a partir da margem até 500 m, para o lado de terra e, para o lado de mar, até à batimétrica dos 30 m (Decreto-Lei n.º 159/2012, de 24 de julho).

Para assegurar a execução das missões à sua responsabilidade, está organizada em comando, unidades e estabelecimento de ensino, conforme se demonstra na figura 11.

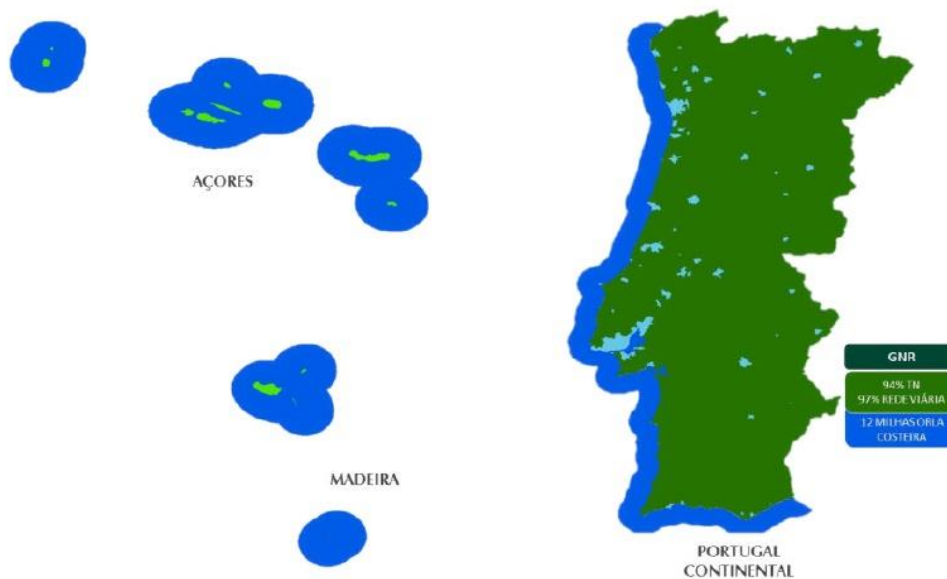


Figura 10 – Competência territorial e marítima da GNR.
Fonte: GNR (2018b, p. 41)



Figura 11 – Estrutura macro da GNR.
Fonte: GNR (2018b, p. 42)

A estrutura de comando inclui o comando da guarda⁶⁹ e os três órgãos superiores de comando e direção: Comando Operacional (CO), Comando da Administração dos Recursos Internos (CARI) e Comando da Doutrina e Formação (CDF).

O CO é quem garante toda a atividade operacional da GNR, tendo sob o seu comando direto, para efeitos operacionais, todas as unidades da GNR, pelo que dispõe de um Centro Integrado Nacional de Gestão Operacional⁷⁰ (CINGOp), que se liga às salas de situação de cada uma das unidades, formando uma estrutura funcional de comando e controlo, operativa de 24h/7 dias da semana. O CINGOp tem um papel operacional importantíssimo, pois se por um lado faz o acompanhamento das missões operacionais a nível nacional, verifica o estado de cumprimento das mesmas e regista os resultados obtidos, numa monitorização permanente e constante, por outro partilha informação com o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC)⁷¹, garantindo a continuidade operacional no terreno e no mar, fazendo a ponte entre os espaços marítimo e terrestre.

As Unidades desenvolvem a principal atividade da Guarda e estão organizadas em 20 Comandos Territoriais (CTer), que correspondem às áreas dos 18 distritos em Portugal continental, 1 na RAA e 1 na RAM. Os CTer, por sua vez, subdividem-se em 87 Destacamentos, 4 Subdestacamentos e 508 Postos (GNR, 2019, p. 20).

Nas atividades especializadas, conta com a UCC, a UAF, a Unidade Nacional de Trânsito (UNT), a Unidade de Segurança e Honras de Estado (USHE), a Unidade de Intervenção (UI) e a Unidade de Emergência de Proteção e Socorro (UEPS). Para a área da formação dispõe da Escola da Guarda (EG), sita em Queluz, que possui dois polos de formação, o Centro de Formação de Portalegre e o Centro de Formação da Figueira da Foz (Assembleia da República, 2007, p. 8046).

⁶⁹ O comando da guarda compreende o Comandante-geral, o 2.º Comandante-geral, o órgão de inspeção, os órgãos de conselho e a Secretaria-Geral (art.º 21.º da Lei Orgânica da GNR, aprovada pela Lei n.º 63/2017, de 6 de novembro).

⁷⁰ O Centro Integrado Nacional de Gestão Operacional (CINGOp) faz parte da estrutura do Comando Operacional e está situado no Comando-Geral da GNR, em Lisboa.

⁷¹ O Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC) será objeto de estudo no próximo capítulo.

A GNR, em 2017, contava com 24.019 elementos no ativo, o que correspondia a uma relação oficial/sargentos/guardas de 1/3,04/22,69 e uma relação sargento/guardas de 1/7,47 (GNR, 2018b, pp. 77; 345). A tabela seguinte reflete o efetivo da GNR, dividido por categorias profissionais da Instituição e civis, no referido ano.

Ano de 2017	Elementos no ativo
Oficiais	797
Sargentos	2.627
Guardas	19.485
Civis	1.110
TOTAL em 2017	24.019

Quadro 9 – Recursos Humanos da GNR.

Fonte: Adaptado de GNR (2018b, p. 77)

A formação dos quadros da GNR assume uma importância vital para a Instituição, refletida na participação de 20.541 elementos da GNR em ações de formação profissional durante o ano de 2017, correspondendo a 88,35% do seu efetivo (GNR, 2018b, pp. 387–388), o que resultou em 108.652 participações de profissionais da GNR em cursos, estágios ou outras ações de formação, contribuindo para a atualização e aprofundamento de conhecimentos dos militares e civis que incorporam a Instituição, visando prestar um melhor e mais qualificado serviço à população (GNR, 2018b, p. 187).

A EG para além de ministrar inúmeros cursos, quer no plano nacional quer internacional, foi recentemente autorizada a realização neste estabelecimento de ensino dois cursos de especialização tecnológica⁷² para sargentos, com equivalência ao nível 5 do quadro nacional de qualificações. No plano internacional, a EG tem o estatuto de Academia Parceira Frontex, sendo responsável por organizar vários cursos internacionais no âmbito da Frontex (GNR, 2018b, p. 199).

⁷² Ver os Despacho n.º 5279/2020 e Despacho n.º 5280/2020, ambos de 6 de maio.

O quadro seguinte resume a participação dos profissionais da GNR em ações de formação no âmbito da fiscalização e controlo do mar territorial e da fronteira externa marítima:

2017	N.º de elementos GNR		
Formação	Interna	Externa	Total
Cursos de Investigação Criminal para Oficiais/Sargentos e Guardas	105	0	105
Formação Contínua em Proteção da Natureza e Ambiente	31	1	32
Formação Contínua em Fiscal e Aduaneira	32	2	34
Formação Contínua em Investigação Criminal	279	3	282
Formação Contínua em Serviço Marítimo	30	0	30
Formação Contínua de Aperfeiçoamento e Atualização em Fiscal e Aduaneira	2.147	0	2.147
Formação Contínua de Aperfeiçoamento e Atualização em Proteção da Natureza e do Ambiente	1.976	0	1.976
Formação Contínua de Aperfeiçoamento e Atualização em Serviço Marítimo	963	0	963
Formação Contínua de Aperfeiçoamento e Atualização em Investigação Criminal	4.669	0	4.669

Quadro 10 – Formação no âmbito do tema do presente trabalho, frequentada pelos profissionais da GNR.

Fonte: Adaptado de GNR (2018b, pp. 188–190; 255–257)

No que respeita aos recursos financeiros, durante o ano de 2017, a GNR executou 99% da sua dotação orçamental corrigida, que ascendia a quase 900 milhões de euros. Durante o mesmo período gerou mais de 97 milhões de euros de receita.

Ano de 2017	Valores (Euros)
Orçamento (Dotação corrigida)	876.920.825
Execução orçamental	864.488.963
TOTAL de receitas em 2017	97.343.319

Quadro 11 – Recursos Financeiros da GNR.

Fonte: Adaptado de GNR (2018b, pp. 255–257)

O parque de viaturas da GNR, composto na sua maioria por viaturas ligeiras e motociclos, em 2017 contava com 5.573 unidades, que por sua vez percorreram uma média diária de 243.635 km. No que tange à missão geral em águas interiores e no mar territorial, a GNR dispunha de 72 meios marítimos, dos quais 47 encontravam-se na UCC, 3 na UI e 22 nos CTer. Para além das viaturas, a Instituição dispunha de 639 animais, entre solípedes e canídeos, utilizados na sua missão geral (GNR, 2018b, pp. 245–252).

Ano de 2017	Unidades/Animais
Viaturas	4.186
Pesados	159
Motociclos	956
Embarcações	72
Solípedes	363
Canídeos	276
TOTAL em 2017	6.012

Quadro 12 – Recursos Materiais e Animais da GNR.

Fonte: Adaptado de GNR (2018b, pp. 245–252)

Após uma análise à estrutura da GNR, bem como dos seus recursos humanos, financeiros e materiais, importa analisar a atividade operacional desenvolvida e os seus resultados durante o ano de 2017.

Dos números analisados, sobressai o registo de 1.092.472 ações de patrulhamento geral, que envolveram o empenhamento de 2.134.901 militares no seu cumprimento. O quadro 11 demonstra os números por tipo de patrulhamento e os quilómetros/milhas percorridos durante o mesmo. No âmbito do tema do nosso trabalho, salientam-se as 2.411 patrulhas marítimas e fluviais realizadas pelo efetivo da GNR.

Tipo de patrulhamento	N.º de ações de patrulhamento	Km/Milhas percorridas
Auto	83.8126	59.992.791
Moto	21.813	2.007.075
Ciclo	3.173	79.880
Apeadas	159.309	2.155.383
Marítimas	962	24.761
Fluviais	1.449	21.571
Cino	6.688	459.223
Cavalo	7.446	203.798

Quadro 13 – Número de ações de patrulhamento, por tipo de patrulha, efetuadas pela GNR durante 2017.

Fonte: Adaptado de GNR (2018b, pp. 159–160)

No âmbito da Frontex, durante 2017, a GNR empenhou 147 militares em 20 missões, das quais resultaram 2.274 detenções por imigração ilegal, e em 1.099 resgates/salvamentos de migrantes/refugiados no mar Mediterrâneo (GNR, 2018b, pp. 193–195).

A GNR, como polícia administrativa geral, desenvolve a sua atividade num amplo e variado campo de atuação, “abrangendo, praticamente, todas as possíveis infrações de natureza administrativa, não obstante a existência, nalguns serviços administrativos, de órgãos com competências policiais (inspeção e fiscalização) específicas” (GNR, 2018b, p. 20).

Como policial criminal, de acordo com a lei da organização da investigação criminal, é um órgão de polícia criminal de competência genérica (Assembleia da República, 2008a, p. 6038), dispondo de uma estrutura de investigação criminal organizada por um órgão central, a Direção de Investigação Criminal, dotada de um laboratório de polícia criminal, descentralizada em 18 Secções de Investigação Criminal, inseridas nos CTer, e em 91 órgãos locais, os Núcleos de Investigação Criminal (Martinho, 2017, p. 24).

Já como polícia administrativa especial, a GNR possui unidades especializadas, de representação, de intervenção e reserva, que resultam das várias missões legalmente atribuídas, das quais se destacam a atuação em toda a costa e mar territorial pela UCC, a segurança rodoviária através da UNT⁷³, a segurança aos órgãos de soberania e honras de estado pela USHE⁷⁴, a ação fiscal e aduaneira através da UAF, a prevenção e intervenção em situações de acidente grave e catástrofe pela UEPS e, pela UI, o reforço especializado a todas as unidades referidas (Assembleia da República, 2007, pp. 8049–8050) e (Governo, 2018, p. 5836).

De acordo com Martinho (2017, p. 28) a GNR, para além de ter a UCC como unidade especializada no desempenho de missões nos espaços marítimos, tem outras unidades de competência genérica e específica, que se articulam no cumprimento da missão naqueles espaços. Lampreia (2013, p. 18) afirma mesmo que a GNR nos espaços marítimos “possui 26 competências, 5 das quais, considera-se importante haver articulação e/ou cooperação com outras entidades da administração pública, designadamente com a Marinha/AMN e DGRM⁷⁵”.

⁷³ A Unidade Nacional de Trânsito (UNT) é uma Unidade da GNR.

⁷⁴ A Unidade de Segurança e Honras Militares (USHE) é uma Unidade da GNR.

⁷⁵ Direção-Geral dos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.

Desta forma, considerámos pertinente analisar o desempenho de cada uma das Unidades com missões nos espaços marítimos sob a soberania e jurisdição nacional.

A UCC é a unidade especializada da GNR responsável pelo cumprimento da sua missão “em toda a extensão da costa e no mar territorial, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e interceção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial do continente e das Regiões Autónomas (Assembleia da República, 2007, p. 8049), competindo-lhe, ainda, alojar e operar o centro nacional de coordenação (CNC) do EUROSUR⁷⁶, bem como a responsabilidade de gerir e operar o SIVICC, distribuído ao longo da orla marítima (Governo, 2017, p. 3764).

É uma Unidade considerada fundamental para a afirmação da presença de Portugal no quadro europeu e para a segurança marítima (Portugal Gov, 2017) e estrutura-se de acordo com a figura 12.

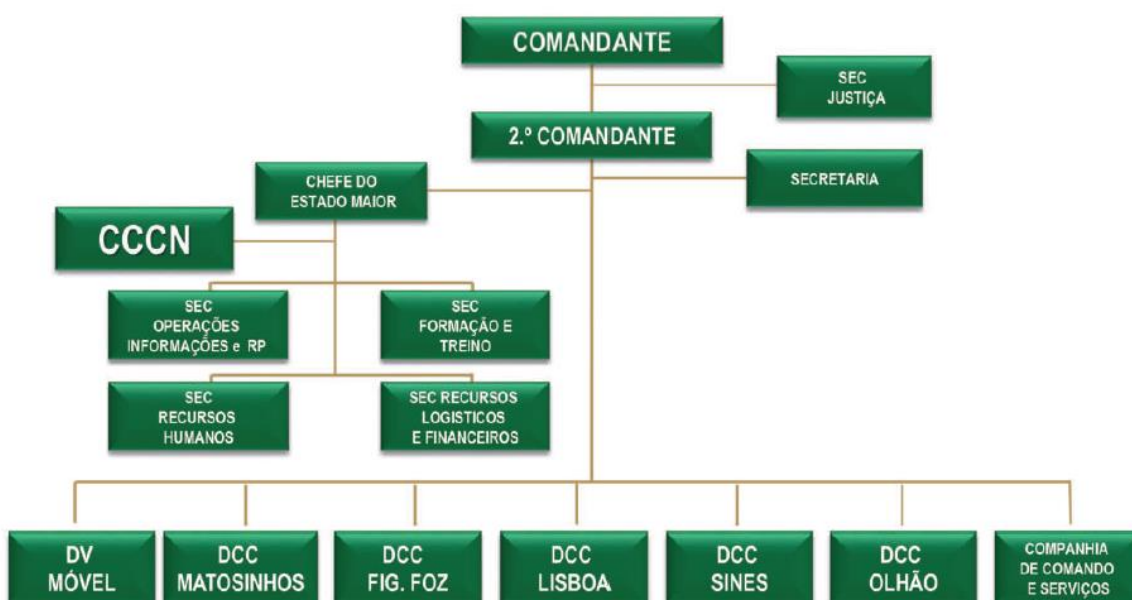


Figura 12 – Orgânica da UCC.

Fonte: GNR (2018, p. 53)

⁷⁶ O EUROSUR será desenvolvido no capítulo seguinte.

Esta Unidade é comandada por um major-general, coadjuvado por um 2.º comandante. Para além do seu estado-maior, tem o Centro de Comando e Controlo Nacional (CCCN) onde se encontra alojado o SIVICC.

A UCC é ainda formada por cinco Destacamentos de Controlo Costeiro, distribuídos ao longo da costa – Matozinhos, Figueira da Foz, Lisboa, Sines e Olhão – que se articulam em 16 Subdestacamentos de Controlo Costeiro (SDCC) e um Destacamento de Vigilância Móvel para apoiar e reforçar o dispositivo (R. Andrade, 2019, p. 68).

De acordo com R. Andrade (2019, p. 68) a UCC, para cumprir a sua missão dispõe de 46 embarcações de diferentes tipologias – LVI, LFA e EAV⁷⁷ – repartidas pelos Subdestacamentos de Controlo Costeiro, que possibilitam complementar o SIVICC, garantindo elevada capacidade de vigilância, patrulhamento, fiscalização e interceção até às 24 milhas náuticas.

Esta Unidade, em 2017, possuía nos seus quadros 945 militares (GNR, 2018b, p. 347), com os quais, no cumprimento da sua missão de vigilância, patrulhamento e interceção terrestre e marítima, efetuou 98.684 ações, conforme o quadro 14, percorrendo 55.222 milhas náuticas e 1.575.826 km.

Tipo de ação	N.º de ações
Prevenção	10.713
Vigilância meios de visão noturna	6.351
Sentinelas	4.748
Aguardos	7.790
Atendimento	18.239
Outras operações	1.054

⁷⁷ EAV (Embarcação de Alta Velocidade); LVI (Lancha de Vigilância e Interceção); LFA (Lancha de Fiscalização de Águas Interiores).

Acompanhamentos	58
Outras vigilâncias	9.093
Operações outros organismos	83
Conferência de gasóleo	13.395
Pesquisa de notícias	2.420
Outras fiscalizações	1.226
Patrulhas marítimas	1.426
Patrulhas fluviais	1.527
Patrulhas apeadas	1.807
Patrulhas moto	128
Patrulhas auto	16.185
Rondas	2.441

Quadro 14 – Ações de vigilância e controlo costeiro efetuadas pela UCC, durante 2017.

Fonte: Adaptado de GNR (2018b, pp. 168–169)

Ainda durante 2017, o SIIVIC, operado pela UCC, permitiu monitorizar 152.629 embarcações, das quais 225 foram abordadas pelo efetivo da Unidade, detetar várias ações de pesca ilegal e várias monitorizações no âmbito da proteção da natureza (GNR, 2018b, pp. 169–170).

No que tange à cooperação transfronteiriça, a UCC/GNR desenvolve patrulhamentos marítimos em aéreas contíguas com a sua congénere GC, denominados por *European patrol network* (Governo, 2017, p. 3786).

A UAF é uma unidade especializada com competência específica de investigação para o cumprimento da missão tributária, fiscal e aduaneira atribuída à GNR (Assembleia da República, 2007, p. 8049), cumprindo ações de investigação criminal e contraordenacional, em todo o território nacional, “através da coordenação,

controlo e fiscalização, em cooperação com outras entidades, e, em caso de reposição das fronteiras por suspensão da aplicação do acordo Schengen, efetua a vigilância na fronteira terrestre através das suas unidades territoriais” (Governo, 2017, p. 3764).

A UAF articula-se em seis destacamentos de ação fiscal, cinco distribuídos pelo continente – Porto, Coimbra, Lisboa, Évora e Faro - e um de pesquisa de âmbito nacional, instalado no comando da unidade, em Lisboa (GNR, 2018a, pp. 7–8).

Em 2017, a UAF possuía 357 militares no seu efetivo (GNR, 2018b, p. 347) com os quais efetuou o levantamento de 15.248 autos referentes a ilícitos tributários, fiscais e aduaneiros. No cumprimento da sua missão, resultou a apreensão de diversa mercadoria, cujo valor total ascendeu a € 28.308.401,61, tendo o valor das coimas aplicadas importado em € 5.202.600,00 (GNR, 2018b, p. 170).

A UI é uma unidade com a missão de reforçar as outras unidades da GNR (Assembleia da República, 2007, p. 8050), destacando-se, no âmbito do nosso tema, a atuação do Grupo de Intervenção e Operações Especiais. Este Grupo possui competência singular para o desempenho de missões de gestão e resolução de incidentes críticos, de intervenção tática em situações de violência concertada e de elevada perigosidade, complexidade e risco. Segundo Martinho (2017, p. 30) no âmbito marítimo em 2017, possuía cerca de 70 militares com formação específica e uma embarcação de alta velocidade, utilizando ainda os meios da UCC para treino, exercícios e ações reais. Durante 2017, desenvolveu 857 ações reais, das quais se destacam 7 incidentes tático-policiais.

A UEPS⁷⁸ é a unidade especializada da GNR que tem como missão específica a execução de “ações de prevenção e de intervenção, em todo o território nacional, em situações de acidente grave e catástrofe, designadamente nas ocorrências de incêndios rurais, de matérias perigosas, de cheias, de sismos, de busca, resgate e salvamento em diferentes ambientes, bem como em outras situações de emergência de proteção e socorro, incluindo a inspeção judiciária em meio aquático e subaquático” (Governo, 2018, p. 5836). Possui uma Unidade Especial de Operações Subaquáticas (UEOS),

⁷⁸ A Unidade de Emergência de Proteção e Socorro foi criada em 2018, fazendo parte da estrutura orgânica da GNR, sucedendo assim ao Grupo de Intervenção de Proteção e Socorro, vide Decreto-lei n.º 113/2018, de 18 de dezembro.

constituída por 14 mergulhadores, com a missão de “efetuar fiscalização do mergulho amador, buscas e resgates, reflutuação de objetos, proteção/segurança e inspeção judiciária subaquática” (P. N. de Carvalho, 2014, p. 38). No âmbito das operações subaquáticas a UEOS, em 2017, foi empenhada em 16 ocorrências, bem como a participação na Operação Enguia Prateada e apoio em exercícios militares (GNR, 2018b, p. 174).

O Serviço de Proteção da Natureza e do Ambiente (SEPNA) da GNR constitui-se como polícia ambiental, com competência para vigiar, fiscalizar e investigar todas as infrações à legislação que pretende proteger a natureza, o ambiente e o património natural em todo o território nacional (Governo, 2006, p. 5787). Durante 2017, no domínio hídrico, foram levantados 715 autos de contraordenação e detetados 19 crimes e no âmbito da pesca foram levantados 135 autos de contraordenação e detetados 6 crimes.

No âmbito territorial, a GNR, em 2017, contava com 1972 militares, distribuídos pelos 72 Postos Territoriais sediados no continente, com jurisdição na orla marítima, conforme é demonstrado na figura 13⁷⁹ (Martinho, 2017, p. 28).

O CTer dos Açores e da Madeira têm as competências específicas atribuídas no continente à UCC e à UAF (Assembleia da República, 2007, p. 8049). O CTer dos Açores integra uma Secção Naval, composta por 7 militares, guarnecida por 2 embarcações – nas ilhas do Faial e do Pico – (Câmara, 2019, p. 43) e o CTer da Madeira conta uma Secção Naval, composta por 21 militares, guarnecida por 2 embarcações (Barrete & Nascimento, 2019, p. 47).

⁷⁹ Mapa meramente ilustrativo, não possuindo rigor geográfico na distribuição das subunidades da GNR.

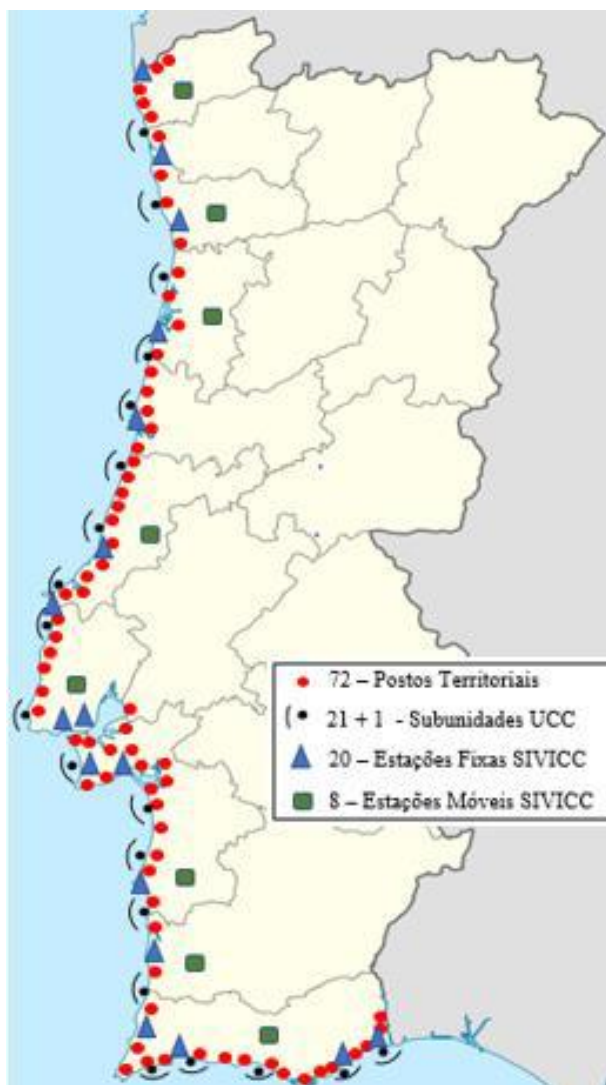


Figura 13 – Dispositivo da GNR junto à orla marítima.
Fonte: Martinho (2017, p. 29)

2.6 – Síntese conclusiva

Neste capítulo constatámos que a segurança interna é exercida “nos termos da Constituição e da lei, designadamente das leis penal e processual penal, das leis sobre política criminal e das leis orgânicas das forças e dos serviços de segurança” e “desenvolve-se em todo o espaço sujeito aos poderes de jurisdição do Estado Português” (Assembleia da República, 2008b, p. 8043).

Verificámos, ainda, que o Governo entendeu reformular o SAM, congregando um conjunto de entidades e órgãos com intervenção e responsabilidades no espaço

marítimo. Definiu “autoridade marítima” como o poder que o Estado exerce nos espaços marítimos sob a soberania ou jurisdição nacional, tendo como objetivo assegurar a segurança da navegação e o exercício da fiscalização e de polícia fazendo cumprir a lei, nomeadamente no desempenho de funções que normalmente são atribuídas às guardas costeiras.

Para articular as várias entidades e órgãos o Governo criou o CCN, formado quer por órgãos decisórios e órgãos consultivos, quer por órgãos nacionais, regionais e locais, ficando o bom funcionamento deste sistema aquém do desejado, conforme estudado no capítulo. Ainda assim, o Governo regulou a articulação nos referidos espaços marítimos entre autoridades de polícia, criando o CNCM, pretendendo agilizar os procedimentos e contactos entre a Marinha/AMN e a GNR, com as demais autoridades, de forma a assegurar uma maior eficácia na atuação policial. Contudo a integração da Marinha no CNCM não teve unanimidade, nomeadamente da GNR, que olhou para esse facto como forma ilegítima da Marinha se posicionar na segurança interna.

A revisão constitucional de 1982 passou a determinar que as FFAA têm por missão a defesa militar da República perante ameaças externas (Paulo, 2018, p. 2), podendo colaborar em matéria de segurança interna nos termos da CRP e da lei. Não obstante, Paulo (2014b) afirma que as tarefas não militares podem distrair as FFAA daquilo em que são insubstituíveis, com indesejável perda de eficácia, posição que foi imortalizada pelo General Sherman.

A principal missão da Marinha é a defesa militar da Nação, podendo colaborar com as FSS nas missões desempenhadas por estas. Mas é, essencialmente, para a defesa do País contra ameaças externas que recebe as dotações orçamentais, ministra formação aos seus recursos humanos e se reforça com os respetivos meios logísticos.

No entanto observámos que a Marinha exerce o seu poder e presença no SAM através da AMN. O CEMA é por inerência a AMN e outros militares da Marinha desempenham funções na AMN, verificando-se uma duplicidade de funções entre as duas, sendo uma militar e a outra civil. O empenhamento de recursos humanos e meios logísticos da Marinha em outra instituição, não pode pôr em causa aquilo em que a Marinha é insubstituível, a defesa militar da Nação, contudo o acervo de

conhecimento que tem do mar pode ser aproveitado, tal como os seus meios navais, em apoio às operações das FSS.

Considerando que o tema do nosso trabalho foi delimitado às funções que concorrem para a guarda costeira, no mar territorial e na fronteira externa marítima, a atividade operacional da Marinha neste espaço marítimo não foi analisada.

A PM é uma força policial armada e uniformizada, constituída por militares da Marinha e agentes militarizados, com funções específicas no âmbito do SAM. A PM está integrada na organização da AMN, onde as funções do Comandante-geral e do 2.º Comandante-geral da PM são por inerência as funções de Diretor-geral e Subdiretor-geral da DGAM, que por sua vez dependem do CEMA.

A PM debate-se há vários anos pela falta de recursos humanos nos seus quadros e por diplomas estruturantes que dignifiquem a Instituição, nomeadamente uma lei orgânica própria e um estatuto digno. Ainda em abril deste ano a ASPPM afirmou que a PM tinha 545 profissionais ao serviço, pelo que sobravam pouco mais de 300 para assegurarem a segurança de mais de 800 km de praias nacionais. Esta situação já tinha sido focada no início do ano, ao reconhecer que a falta de recurso humanos é o maior problema que afeta a PM.

Para além da falta de recursos humanos, a PM não tem dotação orçamental atribuída, encontrando-se dependente das dotações funcionais inscritas na dotação da Marinha e administradas pelo CEMA e as infraestruturas que a PM utiliza são do Estado e estão atribuídas à Marinha, verificando-se que a PM, sendo uma FSS, tem grande dependência da Marinha, um ramo das FFAA.

A GNR é uma força de segurança de natureza militar, dotada de autonomia administrativa, que tem como missão assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos. No âmbito da vigilância, controlo e fiscalização marítima, a sua missão desenvolve-se em toda a orla costeira e no mar territorial. Tem à sua responsabilidade 94% do território nacional, no qual reside 54% da população.

A GNR, como órgão de polícia criminal, executa missões como polícia criminal, prevenindo a criminalidade em geral e cumpre as diligências necessárias à

investigação de um crime, efetua a recolha de prova, determina os seus agentes e realiza as respetivas detenções.

Quanto à atividade operacional nos espaços marítimos a GNR conta com mais de 70 postos territoriais guarnecidos por cerca de 2.000 militares. Para além deste dispositivo, conta com a UCC, uma unidade especializada, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e interceção terrestre e marítima em toda a extensão da costa e no mar territorial. Esta unidade, em 2017, contava com 945 militares a desempenharem funções, maioritariamente, no espaço marítimo. Compete ainda à UCC alojar e operar o CNC do EUROSUR, bem como gerir e operar o SIVICC, o que permite privilegiar a interoperabilidade com o CINGOp, partilhando a informação recolhida nas operações terrestres e marítimas. A GNR tem, ainda, unidades/serviços como a UAF, a UI, a UEPS e o SEPNA que se articulam com a UCC e os CTer no desempenho de missões nos espaços marítimos, cooperando com os seus recursos humanos e meios logísticos, em prol de um serviço de qualidade nas missões de vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima.

Conclui-se, assim, que foi respondida a QD 2 - Quais são as competências específicas e missões policiais de atuação que a Marinha, a PM e a GNR, desempenham na vigilância e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima?

Numa introdução ao próximo capítulo, não basta definir as funções desempenhadas pelas guardas costeiras, pois na verdade é necessário dotá-las de sistemas tecnológicos de vigilância e controlo da costa, do mar territorial e da fronteira externa marítima, como reforço e complemento às suas atividades.

Capítulo 3 – A vigilância, controlo e fiscalização da costa, do mar territorial e da fronteira externa marítima

A vigilância, o controlo e a fiscalização da costa, do mar territorial e da fronteira externa marítima assumem cada vez mais um papel preponderante no combate à imigração ilegal, ao terrorismo, à pesca ilegal, aos crimes contra o meio ambiente e ao crime organizado transfronteiriço, associado a várias atividades, nomeadamente ao tráfico de seres humanos, ao tráfico de armas e droga e ao contrabando de mercadorias.

Neste capítulo, no âmbito da vigilância e controlo do mar territorial e da fronteira externa marítima, iremos abordar os sistemas tecnológicos LAOS, SIVICC, “Costa Segura” e EUROSUR, fazendo a descrição de cada um deles, analisando o seu objetivo e as suas capacidades e no âmbito da fiscalização nos referidos espaços, faremos uma análise à legislação nacional e às competências para o exercício da mesma.

3.1 – Conceito de ‘vigilância’

Com o intuito de prosseguirmos neste capítulo importa, previamente, estabelecer o conceito de ‘vigilância’.

Para definir ‘vigilância’ começemos por analisar o significado do verbo vigiar, que segundo o Moderno Dicionário da Língua Portuguesa (1985, p. 1576) é o ato de estar de vigia ou de sentinela, exercer vigilância sobre, observar atentamente. Desta forma, vigilância pode ser definida como ação ou efeito de vigiar, refere-se ao ato ou ao efeito de um indivíduo ou um grupo estar num estado de alerta permanente. Não obstante, se enquadrarmos vigilância no contexto da sociedade e liberdade de circulação dos cidadãos, Dandeker (2006, p. 225) diz-nos que vigilância significa: (i) a recolha e o armazenamento de informações, presumíveis de serem úteis, referentes a pessoas e objetos; (ii) a supervisão das atividades de pessoas ou objetos, através da emissão de instruções ou da arquitetura física dos ambientes naturais e construídos; e (iii) a aplicação de atividades de recolha de informações para missões de

monitorização dos indivíduos sujeitos a controlo, de monitorização do cumprimento de instruções ou de monitorização dos seus comportamentos.

Depois deste introito, importante para a compreensão do trabalho, voltemos aos sistemas tecnológicos de vigilância e controlo da costa e da fronteira externa marítima.

Ainda antes da utilização destes meios tecnológicos, a vigilância da costa e do mar territorial dependia, essencialmente, das capacidades humanas – da atenção, da concentração, da acuidade visual e da experiência operacional – e sustentava-se na constante observação, à vista desarmada ou com a utilização de binóculos, dos pontos da costa considerados mais sensíveis ou de outros que fossem alvo dos infratores. Este tipo de vigilância apresentava muitas limitações, nomeadamente no decorrer do serviço noturno, ou até mesmo no diurno, em condições atmosféricas de visibilidade reduzida (Bessa, 2014, p. 52).

Salienta-se o facto que, para além dos sistemas de vigilância analisados neste capítulo, existem outros sistemas de informação marítima que contribuem também para o sistema nacional, assim como na recolha de informação no patrulhamento marítimo e aéreo.

3.2 - O Long Arm Operational System

Portugal, decorrente da entrada na CEE – precursora da UE – em 1985, assumiu a responsabilidade de uma parte da fronteira externa da CEE e teve necessidade de reforçar a vigilância da sua fronteira e costa. Nesse sentido, em 1991 foi implementado pela GF - a partir de 1993 na GNR, depois de se dar a extinção da GF -, ao longo da costa de Portugal continental o sistema *Long Arm Operational System* (LAOS), com o objetivo primário de melhorar a capacidade operacional da GF na prevenção, descoberta e repressão da atividade de contrabando efetuado por ações de desembarque (IAEM, 1991, p. 31).

O LAOS consistia num sistema de vigilância constituído por um dispositivo de radar com capacidades operativas até às 12 milhas marítimas e por câmaras de vigilância (Yuval) com capacidade para captar imagem até às seis milhas marítimas,

complementado com outros aparelhos móveis – câmaras - e binóculos de vigilância noturna, tendo como objetivo controlar todos os pontos mortos do sistema principal (Bessa, 2013, p. 65).

O sistema era acompanhado no espaço marítimo por dois tipos de lanchas: lanchas patrulha de alto mar e lanchas de interceção em águas territoriais e interiores. Contudo, estes meios encontravam-se um pouco desatualizados e, em 1995, iniciou-se um projeto que contemplava três tipos de embarcações: lanchas de patrulha costeira, lanchas de vigilância e interceção e lanchas de fiscalização de águas interiores (Taciano, 2004, p. 34).

O conceito operacional deste sistema de vigilância baseava-se nas patrulhas de rotina e descobertas operacionais, que contribuíam para reunir informações sobre a preparação, ou mesmo, a ocorrência de atividades ilícitas. O seu principal objetivo era a luta contra as atividades de contrabando via marítima, embora fosse também utilizado na proteção ambiental, imigração clandestina e tráfico de droga (Eufrázio, 2012, pp. 19–20).

Não obstante o bom desempenho deste sistema no contributo da sua missão, na verdade apresentava como grande desvantagem a falta de capacidade da partilha de informação. Com o avançar dos anos, naturalmente foi-se tornando obsoleto e a necessidade de fazer face aos novos desafios da criminalidade organizada e melhor equipada foi substituído, em 2012, pelo SIVICC.

3.3 - O Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo

O SIVICC foi implementado em 2012⁸⁰ na UCC/GNR, sendo gerido e operado por aquela Unidade. É um sistema que assenta numa plataforma tecnológica de comando e controlo, composta por um conjunto de postos de observação fixos e móveis, instalados ao longo da linha de costa de Portugal continental, dotados de

⁸⁰ O dia 2 de dezembro de 2013, é a data oficial que marca o funcionamento em pleno, do SIVICC. Para tal, foi realizada uma cerimónia que decorreu na UCC/GNR, presidida, entre outros, pelo Ministro da Administração Interna, Dr. Miguel Macedo e o Ministro do Interior espanhol, Dr. José Pedro aguiar Branco, disponível em: <https://tvi24.iol.pt/sociedade/costa-portuguesa/sistema-de-vigilancia-da-costa-inaugurado-tres-anos-depois> [Consultado em 13.04.2020].

sensores que permitem a deteção, localização e identificação de ameaças no mar territorial, orla costeira e fronteira externa marítima da UE até às doze milhas náuticas (Portugal Gov, 2017).

Da sua estrutura fazem parte dois centros de comando e controlo, vinte postos de observação fixos e oito postos de observação móveis, distribuídos conforme a figura 14, prevendo-se que comece a operar até ao final de 2020 com mais quatro postos de observação fixos no Arquipélago da Madeira (LUSA, 2019), seguindo-se o Arquipélago dos Açores.



Figura 14 - Distribuição dos postos de observação do SIVICC.

Fonte: Adaptado de SGMAI (2016)⁸¹

⁸¹ Cfr.

https://www.sg.mai.gov.pt/FundosComunitarios/QFP20142020/Documents/seguran%C3%A7a%20Interna%20e%20Gest%C3%A3o%20de%20Fronteiras_SIVICC.pdf [Consultado em 04.05.2020].

Estes postos são dotados de sensores que permitem a deteção e identificação de embarcações que naveguem em águas do mar territorial e estão ligados a dois centros de comando e controlo, o principal - em Lisboa - e o alternativo – em Ferragudo -, através de uma rede de ligações rádio (Bessa, 2014, p. 53). A informação de todos estes sensores é recolhida, analisada, integrada e disponibilizada, em tempo real, nas estações de trabalho e no vídeo *wall* do CCCN localizado no Comando da UCC/GNR, em Lisboa e no Centro de Comando e Controlo Alternativo, situado no Algarve (GNR, 2015, p. 50).

O SIVICC foi concebido principalmente para detetar atividades suspeitas, vigiar e seguir embarcações suspeitas, apoiar a atividade operacional das forças policiais e manter um constante fluxo de informações sobre o tráfego marítimo e atividades ilícitas ao longo da costa e da fronteira externa da UE (*ibidem*).

Bessa (2014, p. 55) e Eufrazio (2012, p. 20) identificaram como grandes capacidades do SIVICC: o grande alcance, deteção alargada e seguimento de embarcações suspeitas; a utilização contínua e ininterrupta sob todas as condições atmosféricas que se façam sentir; a operação centralizada a partir de um único centro de comando e controlo; a operação remota dos postos de observação ligados ao CCCN; a coordenação integrada do sistema de comunicações; o sistema de informações de ocorrências; a expansibilidade e sustentabilidade do sistema.

Em boa verdade as linhas de atuação do SIVICC compreendem a área *security*, para o qual foi desenhado, e a *safety* como atuação subsidiária. Na primeira, opera nas áreas de combate ao tráfico de droga, à migração irregular, às fraudes fiscais e aduaneiras, ao terrorismo, ao contrabando e ao tráfico de armamento, enquanto que na segunda, atua no suporte a catástrofes ambientais, na proteção ambiental e na busca e salvamento.

O SIVICC não serve apenas a GNR, mas também todo um espectro de entidades que possam vir a beneficiar pela importância das informações produzidas em colaboração e coordenação, onde se incluem o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, ou instituições internacionais, como a Frontex (José, 2016, p. 37).

Este sistema está em linha com o modelo nacional de vigilância, integrando vários sistemas externos de auxílio à identificação do conhecimento situacional

marítimo⁸². A análise, fusão e visionamento desta informação, com a obtida, através dos radares SIVICC e a localização das unidades operacionais da GNR, permitem ao CCCN do SIVICC ter uma COP (*Common Operational Picture*), em tempo real, da situação marítima e costeira de Portugal continental (GNR, 2015, p. 52). Essa informação depois de trabalhada pode ser partilhada com o CINGOp, localizado no CO da GNR, no Carmo – Lisboa e, posteriormente, subpartilhada pelas vinte salas de situação nos vinte CTer da GNR, dispersos por todo o território nacional, assegurando a partilha da informação na vertente marítima/terrestre.

Uma grande vantagem do SIVICC é a sua interoperabilidade com o modelo integrado de vigilância europeu, pois permite a integração recíproca com o Sistema Integrado de Vigilância Exterior⁸³ (SIVE) operado pela GC, de Espanha, possibilitando que esta e a GNR obtenham uma imagem total e integrada, de ambos os lados da fronteira, garantindo uma cobertura eficaz de todos os pontos que possam ser descurados, por estarem perto da fronteira, assim assegurando o seguimento integrado de todas as embarcações suspeitas que se desloquem entre ambos os países (Bessa, 2014, p. 55) e com o EUROSUR, que abordaremos mais à frente.

3.4 - O sistema ‘Costa Segura’

O sistema “Costa Segura”, capaz de alcançar as 24 milhas náuticas, desenvolvido pela AMN, foi implementado entre 2016 e 2019, contando atualmente com 28 estações⁸⁴ que cobrem a costa portuguesa desde Caminha a Vila Real de Santo António, Açores e Madeira, visando essencialmente a salvaguarda da vida humana no mar e o controlo da navegação junto aos portos, permitindo a vigilância de embarcações de recreio e pesca através de câmaras, radares e de uma carta eletrónica (AMN, 2019).

⁸² São exemplo o VTS (*Vessel Traffic Service*), o AIS (*Automatic Identification System*) e a BDNNM (Base de Dados Nacional de Navegação Marítima).

⁸³ Vide: Serviço Integrado de Vigilância Exterior, disponível em <https://www.guardiacivil.es/en/prensa/especiales/sive/funciones.html> [consultado em 21.04.2020].

⁸⁴ 15 estações encontram-se localizadas no continente, 7 nos Açores e 6 na Madeira, cfr. <https://www.amn.pt/Media/Paginas/DetalleNoticia.aspx?nid=2641> [consultado em 31.08.2020].

A implementação deste sistema não foi consensual, sendo apontada como “ilegal” (Jornal Económico, 2016) e de duplicação dos sistemas já existentes no domínio do MAI e do Ministério do Mar (Freire, 2016).

3.5 - O Sistema Europeu de Vigilância de Fronteiras

O Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras («EUROSUR») foi criado para reforçar o intercâmbio de informações e a cooperação operacional entre os EM e a Frontex, com o objetivo de melhorar o conhecimento situacional⁸⁵ e de aumentar a capacidade de reação⁸⁶ nas fronteiras externas dos EM, a fim de detetar, prevenir e combater a imigração ilegal e a criminalidade transfronteiriça, bem como de contribuir para garantir a proteção e a salvaguarda da vida dos migrantes (Parlamento Europeu e do Conselho, 2013, p. 15).

O EUROSUR aplica-se à vigilância das fronteiras externas terrestres e marítimas e privilegia a troca de informações e a cooperação no domínio da vigilância das fronteiras, utilizando uma rede de comunicações, onde os CNC dos EM se constituem como o único ponto de contato para o intercâmbio de informações e cooperação entre os outros CNC dos EM e a Frontex (Parlamento Europeu e do Conselho, 2013, pp. 15–16).

Todos os EM mantêm e gerem um CNC, com a missão de, entre outras, assegurar o intercâmbio de informações e a cooperação entre todas as autoridades nacionais responsáveis pela vigilância das fronteiras externas, bem como com os outros centros nacionais de coordenação e a Frontex e, coordenar as medidas operacionais com os outros EM.

Os dados recebidos e processados pelos CNC dos EM atualizam o quadro de situação nacional, a fim de ser facultada informação eficiente a todas as autoridades

⁸⁵ De acordo com o EUROSUR «Conhecimento da situação» é a capacidade de controlar, detetar, identificar, seguir e compreender as atividades transfronteiriças ilegais, a fim de fundamentar as medidas de reação a tomar com base na combinação de informações novas com conhecimentos existentes, e para melhor poder reduzir o número de mortes de migrantes nas fronteiras externas ou nas suas imediações.

⁸⁶ De acordo com o EUROSUR «Capacidade de reação» é a capacidade de realizar ações destinadas a combater as atividades transfronteiriças ilegais nas fronteiras externas ou nas suas imediações, incluindo o tempo e os meios necessários para reagir adequadamente.

responsáveis pela vigilância e controlo das fronteiras externas a nível nacional (Parlamento Europeu e do Conselho, 2013, p. 16).

O CNC do EUROSUR em Portugal, está alojado na UCC/GNR e é operado por esta, cabendo-lhe a tarefa de coordenar e assegurar o intercâmbio de informações entre todas as autoridades com responsabilidade pela vigilância das fronteiras externas a nível nacional, bem como com os outros CNC dos EM e com a Frontex. As restantes entidades nacionais com competências no âmbito da vigilância dos espaços marítimos, onde se incluem a Marinha e a PM, contribuem para a formação do quadro de situação marítimo através da partilha de dados/informações e, em alguns casos, também através de Oficiais de Ligação no CNC/EUROSUR, conforme a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020⁸⁷.

3.6 - Síntese conclusiva

Antes da utilização de sistemas tecnológicos em Portugal, a vigilância e o controlo da costa e da fronteira externa marítima dependiam das capacidades humanas e baseavam-se na observação dos pontos da costa considerados mais sensíveis. Em 1991, o sistema LAOS foi implementado e operado pela GF com o objetivo primário de melhorar a capacidade operacional. Com a extinção da GF, em 1993, passou a ser operado pela GNR. Este sistema operou praticamente durante 20 anos na vigilância da costa e da fronteira externa marítima, em trabalho contínuo 24 sobre 24 horas, 365 dias por ano (Eufrázio, 2015, p. 49), contribuindo para o combate contra as atividades de contrabando via marítima e utilizado na proteção ambiental, imigração clandestina e tráfico de droga, no entanto apresentava como grande desvantagem a incapacidade de partilhar informação. Com o passar dos anos e o aparecimento de novos desafios da criminalidade organizada, levaram Portugal a substituí-lo pelo SIVIIC.

O SIVICC, à semelhança do sistema LAOS nos últimos anos, é gerido e operado pela GNR, mais propriamente pela UCC, desde a sua implementação, em 2012. Os

⁸⁷ Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, de 12 de fevereiro, publicada no DR n.º 30, I Série.

seus 20 postos de observação – fixos e móveis – distribuídos de forma estratégica ao longo da costa detetam, localizam e identificam as ameaças desde a costa até às doze milhas náuticas, através de sensores que enviam informação ao CCCN/UCC, onde é recolhida, analisada, integrada e disponibilizada em tempo real. Esta informação é partilhada com o CINGOp e pode ser subpartilhada pelas 20 salas de situação nos vinte CTer da GNR, garantido uma continuidade operacional marítima e terrestre. A sua interoperabilidade permite a integração recíproca ao SIVE da GC, bem como a ligação ao EUROSUR.

O Sistema ‘Costa Segura’ instalado pela AMN em 2016, foi envolvido em polémicas ao ponto de ser apontado como “ilegal” e de ser uma duplicação dos sistemas já existentes, pondo em causa as verbas do estado empregues na implementação do sistema.

O EUROSUR foi criado com o pressuposto de impedir passagens não autorizadas nas fronteiras, de conter o número de imigrantes ilegais e aumentar a segurança interna da UE, melhorando o conhecimento situacional, bem como o aumento da capacidade de reação das Autoridades dos EM, junto às fronteiras externas terrestres e marítimas. Os pontos de contato para o intercâmbio de informações são os CNC dos EM que cooperaram entre si e com a Frontex. À semelhança do SIVICC, o CNC do EUROSUR nacional foi implementado na UCC/GNR e é gerido por essa Unidade.

Podemos concluir que a GNR sai reforçada no que concerne à operabilidade dos sistemas tecnológicos de vigilância e controlo da fronteira externa marítima analisados. Se por um lado a GNR recolheu o conhecimento e a experiência durante o tempo que operou o extinto sistema LAOS, por outro ganhou a confiança do Governo que lhe atribuiu a responsabilidade de operar o SIVICC a nível nacional e, concomitantemente, o EUROSUR a nível europeu, refletida nas declarações do Ministro da Administração Interna, na altura, ao afirmar que a escolha pela GNR foi uma "decisão ponderada" e que teve em conta as "valências específicas" e a "capacidade operacional para a execução das tarefas concretas para viabilizar" o EUROSUR (JN, 2012).

Conclui-se, assim, que foi respondida a QD 3 - Que sistemas tecnológicos de vigilância e controlo da costa e do mar territorial nacional existem?

Conclusão

Os Estados costeiros da UE encontram-se expostos a uma variedade de ameaças emergentes, anarquizando a segurança das regiões costeiras e ameaçando a segurança interna europeia no geral, e nacional em particular, obrigando ao reforço das medidas securitárias de vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e das fronteiras externas da UE.

Portugal, com uma costa litoral duas vezes maior que a fronteira terrestre, constitui-se como um ator estratégico na segurança da fronteira externa marítima, quer nacional quer europeia, no combate às inúmeras ameaças existentes por esta via.

Para fazer face a essas ameaças, a UE implementou o EUROSUR em 2013, e mais tarde, em 2016, criou a GEFC, que resultou da conjugação das guardas costeiras dos EM com a Frontex.

No contexto nacional, não existindo em Portugal uma guarda costeira propriamente dita, com competências policiais, as funções destas têm vindo a ser desempenhadas maioritariamente pela Marinha, PM e GNR.

Neste sentido, delimitámos o nosso estudo à vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima, no âmbito da segurança interna.

Conscientes da importância que uma guarda costeira nacional terá na vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima, desenhámos o nosso quadro concetual da investigação com o objetivo de verificar se as capacidades da GNR permitem que esta se assuma como guarda costeira nacional. Para orientar a investigação, definimos como QC, “Poderá a GNR assumir-se como guarda costeira nacional?”. A esta QC relacionámos três questões derivadas. O procedimento metodológico foi elaborado assente no método hipotético dedutivo, através da investigação qualitativa, de natureza empírica, efetuada através do recurso e análise bibliográficos, fontes primárias e secundárias, de carácter teórico-analítico e institucional. Com a confirmação que a GNR pode assumir-se como guarda costeira nacional, pretendemos responder à QC.

Assim, no contexto do primeiro capítulo e por ser um dos focos da nossa análise, a sua vigilância, controlo e fiscalização, definimos mar territorial por ser a zona de

mar imediatamente adjacente ao território, com uma largura de 12 milhas náuticas medidas a partir das linhas de base, sob o qual o Estado exerce total soberania nacional. Não existindo uma guarda costeira em Portugal, analisámos a ex-GF para percebermos a génese do serviço marítimo no País e verificámos que esta assegurou o serviço marítimo e fluvial desde 1886 a 1993, recolhendo uma avultada experiência e um acervo de conhecimentos do mar, de grande valor. O Governo antevendo no futuro um reforço da segurança e modernização da atuação em termos de fiscalização da costa e mar territorial, extinguiu a GF e reforçou a GNR, quer com todas as suas competências específicas em matéria de vigilância, controlo e fiscalização da costa e do mar territorial, quer com os seus meios logísticos e recursos humanos, acompanhados de uma vasta experiência e avultado conhecimento do mar, dando indícios de querer lançar a GNR no mar.

No desiderato de atingir o OE1, nomeadamente definir as funções atribuídas às guardas costeiras, analisámos vários autores, bem como alguns diplomas que regulamentam Agências e fóruns europeus relacionados com o mar e com a fronteira europeia, verificando-se que essas mesmas funções convergem para funções estaduais e fixam-se no domínio da segurança interna, administração da justiça e proteção civil. Como resposta à QC1, considerámos como missões específicas das guardas costeiras as definidas no âmbito do Fórum da ECGFF, elencadas anteriormente.

Estabelecido que as funções desempenhadas pelas guardas costeiras, na vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e fronteira externa marítima, se encontram na esfera da segurança interna, constatámos que a segurança interna é uma função da polícia, exercida com base nas leis penal e processual penal, nas leis sobre política criminal e nas leis orgânicas das forças e dos serviços de segurança, desenvolvida em todo o espaço sujeito aos poderes de jurisdição de Portugal e demonstrámos que a fronteira externa marítima é o limite exterior do mar territorial.

Para articular as várias entidades e órgãos que exercem poder de autoridade marítima nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, o Governo entendeu reformular o SAM, concentrando as várias entidades e órgãos nacionais que exercem poderes de autoridade marítima, englobando a PM e a GNR e criou o CCN

como principal órgão de coordenação. Não obstante, identificámos uma barreira na execução daquele diploma legal, considerando que o CCN nunca reuniu.

Com o intuito de atingir o OE2, caracterizámos a Marinha, a PM e a GNR, analisando o seu enquadramento legislativo, competências específicas e desempenho de missões no âmbito do nosso tema.

A Marinha, enquanto ramo das FFAA, compete-lhe como missão principal, participar na defesa militar de Portugal, podendo colaborar com as FSS, em matérias de segurança interna, nos termos da lei. Verificámos que exerce o seu poder e presença no SAM através da AMN, uma entidade civil. Para além do CEMA ser a AMN, outros militares da Marinha exercem uma duplicidade de funções entre esta e a AMN e a PM. As FFAA são o garante da soberania nacional e o seu prestígio não se discute nem pode jamais ser posto em causa. Impõe-se, no entanto, que esteja bem clarificado até que ponto podem ir em tarefas na defesa da segurança interna atendendo a que esta está prioritariamente a cargo das FSS (Colaço, 2016). O empenhamento dos recursos humanos, logísticos e financeiros da Marinha em outras missões, não pode diminuir a eficácia da Marinha naquilo que é insubstituível, ou seja, na defesa militar da Nação. Designadamente nos casos excecionais, devidamente delimitados pela CRP, no estado de sítio e no estado de emergência podem desempenhar tarefas internas. A Marinha pode colaborar com as FSS, no âmbito da segurança interna, mas apenas se tiver capacidade excedente no cumprimento da sua missão, tal como acontece com o apoio prestado às operações da Polícia Judiciária no mar⁸⁸.

Já a PM é uma FSS, integrada na estrutura da AMN, que garante e fiscaliza o cumprimento da lei nas áreas portuárias, nas praias, nas águas interiores e nos espaços marítimos sob a soberania e jurisdição nacional. No entanto a PM não tem uma lei orgânica e o seu estatuto encontra-se obsoleto. Na verdade, precisa de um estatuto renovado onde seja reconhecida a sua natureza de força de segurança, integrada no SAM, mas independente da perspetiva militar e autónoma da AMN. À falta de

⁸⁸ Um dos exemplos da colaboração da Marinha à Polícia Judiciária foi a apreensão de cocaína no Atlântico em 22 de maio de 2019. Disponível em <https://tvi24.iol.pt/sociedade/04-06-2019/pj-realca-contributo-das-forcas-armadas-na-apreensao-de-cocaina-no-atlantico> [consultado em 10.10.2020].

diplomas legais estruturantes para a Instituição, junta-se a sua dependência do CEMA para fins operacionais e orçamentais e da Marinha nas instalações que usa, bem como a falta de recursos humanos, sendo esta, identificada com o seu maior problema. A questão da PM ser constituída por militares das FFAA não é bem aceite por vários autores e essencialmente pela ASPPM, levantando questões constitucionais. De facto, verificámos que o efetivo atual fica muito aquém do necessário para garantir a segurança de mais de 800 km de praias nacionais. Martinho (2017, pp. 50–51) identifica sobreposições entre funções da PM e da GNR, sugerindo como solução a integração da PM na GNR e Paulo (2015b, p. 142) alvitra como uma das opções em alternativa ao modelo atual, a integração da PM no MAI.

A GNR é uma FSS, com competências de órgão de polícia criminal, administrativa geral e específica, com a missão de assegurar a legalidade democrática e garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos, entre outros locais, na orla costeira e no mar territorial. O Governo, ao aprovar a nova Lei Orgânica da GNR, em 2007, que constituiu a UCC como unidade especializada na vigilância, patrulhamento e interceção terrestre e marítima em toda a costa e mar territorial, deu um sinal claro da intenção de alargar as competências da GNR ao mar. Verificámos, no âmbito do nosso tema, que para além da UCC, conta com 70 postos territoriais junto à costa, com a UAF especializada na área tributária, com o SEPNA e com outras unidades que complementam estas, totalizando mais de 3.000 elementos empenhados em tarefas atribuídas às guardas costeiras.

Depois de respondida a QD2, analisámos os sistemas tecnológicos de vigilância e controlo da costa e do mar territorial nacional, com o propósito de atingir o OE3.

Notámos que, antes de existirem os meios tecnológicos em Portugal, a vigilância da costa e do mar territorial era suportada na observação humana, quer à vista desarmada quer através de binóculos. Este método apresentava muitas limitações no serviço noturno e, quando as condições atmosféricas eram desfavoráveis, no serviço diurno.

A entrada de Portugal na UE trouxe responsabilidades ao País de se atualizar e reforçar a vigilância da sua costa, agora também da UE. O sistema LAOS foi implantado para melhorar a capacidade operacional, primeiro da GF, depois da GNR,

no desempenho das respetivas missões. Esteve operacional de 1991 a 2012, sendo substituído pelo SIVICC.

O SIVICC foi implementado em 2012 e constitui-se como um dos expoentes máximos da vigilância e controlo marítimo do Século XXI. O Governo atribuiu à GNR/UCC a responsabilidade de gerir e operar este sistema tecnológico, dando um sinal de confiança à GNR. O SIVICC permite a deteção, localização e identificação de ameaças no mar territorial, orla costeira e fronteira externa marítima da UE até às doze milhas náuticas. Mas as suas capacidades não se ficam por aqui. Trata-se de um sistema tecnológico sofisticado que se articula com vários domínios marítimo, terrestre e aéreo, onde a interoperabilidade permite a combinação e partilha da vigilância, das informações e das comunicações, por forma a combater as ameaças provenientes por via marítima. A nível internacional encontra-se em rede com a Frontex e o sistema SIVE operado pela GC, transformando a Península Ibérica num território único na partilha de informação marítima e terrestre.

Em 2016 a AMN começou a implementar o sistema ‘Costa Segura’, com capacidade de alcançar as 24 milhas náuticas. Não colocando em causa as reais capacidades deste sistema, a sua instalação foi considerada como uma duplicação dos sistemas já implementados sob o domínio dos Ministérios da Administração Interna e do Mar.

No campo europeu, a UE criou o EUROSUR para reforçar o intercâmbio de informações e a cooperação operacional entre os EM e a Frontex, no combate à imigração ilegal, à criminalidade transfronteiriça e na proteção e salvaguarda da vida dos migrantes. Este sistema permite vigiar as fronteiras externas terrestres e marítimas, partilhando informações entre os CNC dos EM e entre o CNC EUROSUR e a Frontex. O Governo decidiu implementar o CNC EUROSUR nacional na GNR/UCC, atribuindo-lhe a responsabilidade de o operar.

Depois de estudarmos os quatro sistemas tecnológicos de vigilância e controlo do espaço marítimo nacional, demos resposta à QD3.

O estudo revelou-se um passo importante para concluir que as capacidades e valências da GNR permitem que esta se assuma como guarda costeira nacional, respondendo assim à QC, depois de se verificarem os seguintes argumentos:

A GNR tem o argumento histórico no desempenho de missões de fiscalização marítima, uma vez que integrou os recursos humanos da ex-GF, fortalecendo o seu quadro com militares capacitados de uma vasta experiência e com conhecimentos únicos no serviço marítimo. A GNR tem o argumento histórico na vigilância do mar territorial e da fronteira externa marítima, dado que assumiu, depois da extinção da GF, a operabilidade do sistema de vigilância LAOS, vigiando o espaço marítimo até às 12 milhas náuticas complementado com lanchas e patrulhas junto à costa.

A GNR tem o argumento operacional, por ser uma FSS integrada no sistema da segurança interna, com responsabilidade operacional em aproximadamente 94% do território nacional. Apresenta cerca de 3.000 militares a desempenharem funções de guarda costeira, que patrulham e fiscalizam toda a costa litoral e o mar territorial e vigiam a fronteira externa marítima. Estes militares para além de receberem formação prévia de polícias, onde se engloba o direito e a relação com os cidadãos, têm formação específica no serviço marítimo, fiscal e aduaneiro, investigação criminal e proteção da natureza e do ambiente. Em termos tecnológicos, a GNR opera o SIVICC e, possui o CCCN e o CINGOp, dois centros que permitem a recolha e o tratamento da informação recebida das patrulhas, quer do mar quer do terreno, correlacionando-a e fazendo-a circular para onde exista necessidade de aceder à mesma. Em termos internacionais, o SIVICC está ligado ao sistema tecnológico SIVE da GC, estreitando a circulação de informação entre as duas congéneres e na Península Ibérica. A GNR acolhe e opera, ainda, o CNC do EUROSUR, desempenhando um papel importante no envio de informação aos CNC dos EM e à Frontex.

A GNR tem o argumento político, visto que o Governo tem vindo a reforçar a GNR com competências marítimas, projetando-a para o mar. Recuando ao ano de 1982, aprovou a 1.^a revisão constitucional e estabeleceu fronteiras entre a defesa nacional e a segurança interna (Paulo, 2015a, p. 85). Mais tarde, no ano de 1993, extinguiu a GF, transferindo as suas competências para a GNR/BF (Governo, 1993b). Desde o mesmo ano, a GNR passou a operar o sistema tecnológico LAOS. Mais tarde, em 2007, aprovou uma nova Lei Orgânica na GNR e criou a UCC (Assembleia da República, 2007), com competências marítimas específicas, sendo considerada fundamental para a afirmação da presença de Portugal no quadro europeu e para a

segurança marítima (Portugal Gov, 2017). No mesmo ano clarificou as competências da GNR no SAM e a sua articulação com as restantes autoridades com atribuições no mar (Governo, 2007). Autorizou a aquisição do sistema tecnológico SIVICC, sendo implementado na GNR/UCC em 2012. Nesse mesmo ano, determinou que o CNC do EUROSUR fosse instalado na GNR/UCC e passasse a ser operado por esta (Governo, 2017, p. 3771).

Demonstrámos com este trabalho que a GNR tem capacidades e valências que permitem que se assuma como guarda costeira nacional no mar territorial e na fronteira externa marítima.

Bibliografia

- AMN. (2017). Síntese das atividades da AMN. Em *Autoridade Marítima Nacional*.
<https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- AMN. (2019). Implementação do Sistema "Costa Segura" concluída na costa portuguesa. Obtido 31 de Agosto de 2020, de Autoridade Marítima Nacional website: <https://www.amn.pt/Media/Paginas/DetalleNoticia.aspx?nid=2641>
- AMN. (2020). Missão e Competências. Obtido 1 de Julho de 2020, de
<https://www.amn.pt/PM/paginas/MissaoCompetencias.aspx>
- Andrade, L. F. C. (2008). *A articulação entre o Sistema de Autoridade Marítima e o Sistema Integrado de Segurança Interna* (Instituto de Estudos Superiores Militares). Obtido de <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/12157>
- Andrade, R. (2018). Fiscalização Fiscal e Aduaneira da Costa. *Revista da Guarda*, n.º 117, 117, 35–50. <https://doi.org/10.1142/S0217984989001011>
- Andrade, R. (2019). Unidade de Controlo Costeiro - Fiscalização Fiscal e Aduaneira da Costa - Última Parte. *Revista da Guarda* n.º 122, 122(1), 56–77. Obtido de <https://www.gnr.pt/mostrarPdf.ashx?a=2&i=35>
- ASPPM. (2014). 2ª Conferência da ASPPM - A dicotomia Segurança/Investigação criminal. Obtido 30 de Setembro de 2020, de
<https://www.asppm.pt/?start=290#alocução-do-juiz-desembargador-antero-luís>
- ASPPM. (2015). 3ª Conferência da ASPPM - A Polícia Marítima: Um passado, um presente. Que futuro? Obtido 5 de Agosto de 2020, de
<http://www.asppm.pt/actividades/179-3-conferencia-da-asppm-policia-maritima-que-futuro#valm-cunha-lopes>
- Assembleia da República. (1997). Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de outubro. *Diário da República* n.º 238, 1.ª Série, (3), 5486(3)-5486(192). Obtido de <https://dre.pt/application/file/a/152861>
- Assembleia da República. (2006). Lei n.º 34/2006, de 28 de julho. *Diário da República* n.º 145, 1.ª Série, 5374–5376. Obtido de
<https://dre.pt/application/file/a/539336>
- Assembleia da República. (2007). Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro. *Diário da*

- República n.º 213, 1.ª Série*, 8043–8051. Obtido de <https://www.gnr.pt/legislacaoGNR/leiOrganica.pdf>
- Assembleia da República. (2008a). Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto. *Diário da República n.º 165, 1.ª Série*, 6038–6042. Obtido de <https://dre.pt/application/file/a/453303>
- Assembleia da República. (2008b). Lei n.º 53/2008, de 29 de agosto. *Diário da República n.º 167, 1.ª Série*, 1–7. Obtido de <https://dre.pt/application/conteudo/453479>
- Barrete, P., & Nascimento, O. (2019). Comando Territorial da Madeira: A vertente marítima. *Revista da Guarda n.º 124, 124*, 47–49.
- Bessa, F. (2013). A GNR e o Mar: uma ligação centenária I. *Revista da Guarda, n.º 100*, 60–67. Obtido de <https://www.gnr.pt/documentos/revista/Revista100.pdf>
- Bessa, F. (2014). A GNR e o mar: uma ligação centenária III. *Revista da Guarda n.º 103*, 50–59. Obtido de <http://www.gnr.pt/mostrarPdf.ashx?a=2&i=6>
- Cajarabille, V. L. (2008). Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Mar na Geopolítica do Atlântico - A Segurança no Mar. *Cadernos Navais n.º 24*, 55–65. Obtido de https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/cadernos_navais_n24_janeiro_marco_2008.pdf
- Cajarabille, V. L. (2012). *A Segurança no Mar - Uma Visão Holística* (Mare Liberum, Ed.). Lisboa:
- Câmara, A. (2019). Comando Territorial dos Açores. *Revista da Guarda n.º 123, 123*, 33–54.
- Carvalho, P. N. de. (2014). OS Mergulhadores da Guarda. *Revista da Guarda n.º 103*, 38–41. Obtido de <http://www.gnr.pt/mostrarPdf.ashx?a=2&i=6>
- Carvalho, J. E. (2009). *Metodologia do Trabalho Científico - «Saber-Fazer» da investigação para dissertações e teses* (2ª Edição; E. Editora, Ed.). Lourinhã.
- Castro, M. (2018). Controlo, Vigilância e Repressão: A evolução e ação da Guarda Fiscal em Portugal (1885-1945). *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 185–205. https://doi.org/10.14195/1645-2259_18_9
- Colaço, A. B. (2016). *4ª Conferência da ASPPM - Polícia Marítima: Questões de*

(In)constitucionalidade.

- CRP. (1976). Constituição da República Portuguesa - versão consolidada. Obtido 25 de Junho de 2020, de <https://dre.pt/legislacao-consolidada/-/lc/34520775/view>
- Dandeker, C. (2006). Como podemos definir vigilância? *Surveillance and military transformation: or; twenty-first-century armed services*. Em: K. H. a.; ed. *Surveillance and; visibility.*, (1), 225–249. <https://doi.org/10.3233/CH-168012>
- ECGFF. (2020). Termos e referências do Fórum do ECGFF. Obtido 20 de Fevereiro de 2020, de <https://www.ecgff.eu/mission-tasks> website:
<https://www.ecgff.eu/mission-tasks>
- Eufrazio, J. R. L. (2012). *O Sistema de Vigilância de Costa no Sistema de Segurança Interna*. Faculdade de Direito da UNL.
- Eufrazio, J. R. L. (2015). Génese da responsabilidade da Guarda na vigilância de Fronteira. *Revista da Guarda n.º 106*, 43–49. Obtido de <https://www.gnr.pt/mostrarPdf.ashx?a=2&i=3>
- Eufrazio, J. R. L. (2017). *O impacto das funções da Guarda Costeira na vigilância da fronteira externa da União Europeia*. IUM.
- Fernandes, R. C. (2014). A segurança nacional: uma nova abordagem. Em *Lusíada. Política Internacional e Segurança* (Vol. 0). Obtido de <http://revistas.lis.ulusiada.pt/index.php/lpis/article/view/436/414>
- Freire, M. C. (2016). Autoridade Marítima usa sistema ilegal de vigilância desde abril - DN. Obtido 31 de Agosto de 2020, de Diário de Notícias website: <https://www.dn.pt/portugal/autoridade-maritima-usa-sistema-ilegal-de-vigilancia-desde-abril-5496051.html>
- GNR. (2015). O que é o SIVICC? *Revista da Guarda n.º 106*, 50–57. Obtido de <https://www.gnr.pt/mostrarPdf.ashx?a=2&i=3>
- GNR. (2018a). Dia da Unidade de Ação Fiscal. *Revista da Guarda n.º 120*, 7–8. Obtido de <https://www.gnr.pt/mostrarPdf.ashx?a=2&i=33>
- GNR. (2018b). *Relatório de Atividades 2017*. Obtido de <https://www.gnr.pt/InstrumentosGestao/2017/RA2017.pdf>
- GNR. (2019). *Apresentação da GNR* (p. 61). p. 61. Lisboa.

- Gouveia, J. B. (2015). *Polícia Marítima e Constituição*. Obtido de <https://www.youtube.com/watch?v=9nx9-YmiNio>
- Governo. (1885). Decreto n.º 4/1885, que aprova o Regulamento Orgânico do Corpo da Guarda Fiscal. *Boletim da Guarda Fiscal, N.º 1*, 64.
- Governo. (1993a). Decreto-lei n.º 230/93, de 26 de junho. *Diário da República n.º 148, 1.ª Série-A, I Série A*, 3488–3493. Obtido de <https://dre.pt/pesquisa/-/search/267036/details/normal?q=guarda+conjunta>
- Governo. (1993b). Decreto-lei n.º 231/93, de 26 de junho. *Diário da República n.º 148, 1.ª Série-A*. Obtido de <https://dre.pt/application/file/a/266937>
- Governo. (1995). Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de setembro. *Diário da República, n.º 219, 1 Série*, 5890–5896. Obtido de <https://dre.pt/application/file/a/566688>
- Governo. (2002a). Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março. *Diário da República n.º 52, 1.ª Série-A*, 1750–1752. Obtido de <https://dre.pt/application/file/a/251895>
- Governo. (2002b). Decreto-lei n.º 44/2002, de 2 de março. *Diário da República n.º 52, 1.ª Série-A*, 1752–1758. Obtido de [https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/251979/details/normal?q=Decreto-Lei+n.º 44%2F2002%2C de+2+de+Março](https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/251979/details/normal?q=Decreto-Lei+n.º+44%2F2002%2C+de+2+de+Março)
- Governo. (2005). Decreto-lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro. *Diário da República n.º 249, 1.ª Série-A*, 7280–7310. Obtido de <https://dre.pt/pesquisa/-/search/469068/details/maximized>
- Governo. (2006). Portaria n.º 798/2006, de 11 de agosto. *Diário da República n.º 155, 1.ª Série, 1.ª Série*, 5787–5789. Obtido de <https://dre.pt/application/file/a/538502>
- Governo. (2007). Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro. *Diário da República n.º 239, 1.ª Série, 1.ª Série*, 8880–8884. Obtido de <https://dre.pt/application/file/a/628729>
- Governo. (2012). Decreto-lei n.º 235/2012, de 31 de outubro. *Diário da Republica n.º 211, 1.ª Série, 1.ª série*, 6269–6271. Obtido de <https://dre.pt/application/file/a/191628>
- Governo. (2014). Decreto-lei n.º 185/2014, de 29 de dezembro. *Diário da República n.º 250, 1.ª Série, (1)*, 6397–6406. Obtido de

<https://dre.pt/application/file/a/65985943>

Governo. (2017). Estratégia Nacional de Gestão Integrada de Fronteiras. *Diário da República*, n.º 136, de 17 de julho, 1.ª Série, 3760–3789. Obtido de

<http://www.adene.pt/sites/default/files/0534905351.pdf>

Governo. (2018). Decreto-Lei n.º 113/2018, de 18 de dezembro. *Diário da República* n.º 243, 1.ª Série, 1.ª Série, 5836–5837. Obtido de

<https://dre.pt/application/conteudo/117428716>

IAEM. (1991). Sistema LAOS - Meios e Conceito de Emprego. *Instituto dos Altos Estudos Militares*.

Instituto dos Mares da Lusofonia. (2020). Portugal no North Atlantic Coast Guard Forum (NACGF). Obtido 20 de Fevereiro de 2020, de Instituto dos Mares da Lusofonia website: <http://www.imlusofonia.org/index.php/media/323-marinha-no-nacgf>

JN. (2012). Entrega da fiscalização costeira à GNR gerou incómodo, reconhece ministro. Obtido 23 de Abril de 2020, de <https://www.jn.pt/seguranca/entregada-fiscalizacao-costeira-a-gnr-gerou-incomodo-reconhece-ministro-2769046.html>

Jornal Económico. (2016). Autoridade Marítima usa sistema ilegal de vigilância – O Jornal Económico. Obtido 31 de Agosto de 2020, de <https://jornaleconomico.sapo.pt/> website:
<https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/autoridade-maritima-usa-sistema-ilegal-vigilancia-89414>

José, P. A. S. (2016). *O SIVICC como um sistema dissuasor da ilicitude e de apoio à atividade operacional da GNR*. IUM.

Lampreia, R. P. da S. (2013). *A articulação de competências nos espaços marítimos nacionais* (Instituto de Estudos Superiores Militares). Obtido de [http://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/9997/1/TII_Articulação competências espaços marítimos_final.pdf](http://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/9997/1/TII_Articulação%20competências%20espaços%20marítimos_final.pdf)

Leitores, C. de. (1985). *Moderno Dicionário da Língua Portuguesa* (Tomo I (A; Lexicoteca, Ed.).

Lopes, Á. J. da C. (2018). *As Forças Armadas e as missões de interesse público*.

Obtido de Conferência na Assembleia da República website:

<https://ans.pt/files/2018/06/Forças-Armadas-e-Missões-de-interesse-público-ACL.pdf>

Lopes, M. C. (2007). *Conceito de Autoridade Marítima para Portugal* (Instituto de Estudos Superiores Militares). Obtido de <http://hdl.handle.net/10400.26/12198>

LUSA. (2014). Falta de orçamento próprio preocupa profissionais da Polícia Marítima. Obtido 31 de Agosto de 2020, de Observador website:

<https://observador.pt/2014/10/24/falta-de-orcamento-proprio-preocupa-profissionais-da-policia-maritima/>

LUSA. (2018). Associação Profissional da Polícia Marítima reclama no parlamento autonomia e estatuto próprio - DN. Obtido 30 de Julho de 2020, de Diário de Notícias website: <https://www.dn.pt/lusa/associacao-profissional-da-policia-maritima-reclama-no-parlamento-autonomia-e-estatuto-proprio-9320556.html>

LUSA. (2019). Sistema de vigilância costeira na Madeira pronto no primeiro semestre de 2020. Obtido 13 de Abril de 2020, de Diário de Notícias website: <https://www.dnoticias.pt/madeira/sistema-de-vigilancia-costeira-na-madeira-pronto-no-primeiro-semester-de-2020-AF5513031>

LUSA. (2020). Polícia Marítima só tem 300 polícias para garantir segurança nas praias | TVI24. Obtido 6 de Agosto de 2020, de TVI24 website: <https://tvi24.iol.pt/sociedade/pandemia/policia-maritima-so-tem-300-policias-para-garantir-seguranca-nas-praias>

Marconi, M. de A., & Lakatos, E. M. (2003). Fundamentos de metodologia científica. Em *Editora Atlas S. A.* (5ª Edição). <https://doi.org/10.1590/S1517-97022003000100005>

Marinha. (2017). Dia da Polícia Marítima. *Revista da Armada*, n.º 515, 515, 15.

Obtido de

https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2017/RA515.pdf

Marinha. (2018). *Revista da Armada. Balanço das Atividades 2017*, 11–17. Obtido de https://issuu.com/mediaplace/docs/revista_da_armada_525_jan2018

Marinho, N. (2010). *A Unidade de Controlo Costeiro e as Forças Armadas : Que*

- Paradigma?* Obtido de <https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/8150>
- Martinho, D. (2017). *Competências da Guarda Nacional Republicana e da Polícia Marítima no quadro de atribuições do Sistema de Autoridade Marítima: redundância ou complementaridade*.
- Mota, F. M. Si. (2010). *Segurança marítima: o caso nacional e perspectivas de futuro* (Instituto de Estudos Superiores Militares). Obtido de https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/12670/1/1TEN_Fernando_Mota.pdf
- Neto, J. P. (2012). Modelos Organizacionais e Países de Referência. Em Mare Liberum Editora (Ed.), *A Segurança no Mar: uma visão holística* (pp. 397–416). Lisboa.
- Pacheco, M. B. (2013). *Medidas da Terra e do Mar*. Obtido de https://www.academia.edu/6427583/Medidas_da_Terra_e_do_Mar
- Pacheco, M. B. (2014). *A dimensão dos espaços marítimos de Portugal*. CXLIV, 105–121. Obtido de https://www.academia.edu/11617647/A_dimensao_dos_espacos_maritimos_de_Portugal
- Parlamento Europeu e do Conselho. (2013). Regulamento (UE) n.º 1052/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro, que cria o Sistema Europeu de Vigilância das Fronteiras (EUROSUR). *Jornal Oficial da União Europeia*, de 6.11.2013, 11–26.
- Parlamento Europeu e do Conselho. (2016). Regulamento (UE) 2016/1625 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de setembro de 2016, que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima. *Jornal Oficial da União Europeia*, de 16.9.2016, 1–76. Obtido de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R1624&from=EL>
- Parlamento Europeu e do Conselho. (2019). Regulamento (UE) 2019/1896 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de novembro. *Jornal Oficial da União Europeia*, de 14.11.2019, (2), 1–131.
- Patrício, J. de A. (2017). *A Unidade de Controlo Costeiro no âmbito da FRONTEX*. IUM.
- Paulo, J. S. (2012). Militares e polícias: competências. Obtido 24 de Agosto de

- 2020, de DN website: <https://www.dn.pt/opinio/opinio-dn/convidados/militares-e-policias-competencias-2431117.html?id=2431117>
- Paulo, J. S. (2014a). A Criação da Autoridade Marítima Nacional. Obtido 15 de Fevereiro de 2019, de Cluster do Mar website: <http://www.clusterdomar.com/index.php/temas/i-d/194-a-criacao-da-autoridade-marit>
- Paulo, J. S. (2014b). Fronteira das Forças Armadas em Democracia. *Segurança e Defesa, Ago-Out 20*, 1–8. Obtido de [http://blogs.sapo.pt/cloud/file/643ee1ae2e1a14ea94214394146ae9e7/vcsousa/2014/Fronteiras das Forcas Armadas em Democracia.pdf](http://blogs.sapo.pt/cloud/file/643ee1ae2e1a14ea94214394146ae9e7/vcsousa/2014/Fronteiras%20das%20Forcas%20Armadas%20em%20Democracia.pdf)
- Paulo, J. S. (2015a). A Autoridade e o Indivíduo. *Revista de Direito e Segurança*, n.º 5, 65–171. Obtido de <https://www.academia.edu/people/search?utf8=✓&q=Autoridade+Marítima+Nacional>
- Paulo, J. S. (2015b). A Autoridade Marítima Nacional: A Orgânica e o Enquadramento Jurídico. *RDeS - Revista de Direito e Segurança* n.º 5, 1(1), 65–171.
- Paulo, J. S. (2017). Autoridade marítima: quem manda? *CIES e-Working Paper N.º 214/2017*, (October 2017). Obtido de https://www.researchgate.net/publication/337918570_CIES_e-Working_Paper_N_2142017_Autoridade_maritima_quem_manda/link/5df35c86a6fdcc28371d30e4/download
- Paulo, J. S. (2018). Armada na Autoridade Marítima: Porquê? *CIES e-Working* n.º 2018.
- Pereira, L. C. de S. (2020). Marinha Guerra. *Revista da Marinha*, 1013, 22–26.
- Pereira, M. (1990). Política de Segurança Interna. *Nação e Defesa*, 1–22. Obtido de https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/2686/1/NeD54_ManuelPereira.pdf
- Pires, R. M. (2018). Unidade de Controlo Costeiro. *Revista da Guarda* n.º 117, 117, 51–65. Obtido de <http://www.gnr.pt/mostrarPdf.ashx?a=2&i=27>
- Portugal Gov. (2017). Novo Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo da GNR reforça vigilância da costa. Obtido 10 de Abril de 2020, de

<https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=novo-sistema-integrado-de-vigilancia-comando-e-controlo-da-gnr-reforca-vigilancia-da-costa->

- Ribeiro, A. S. (2008). *Conceito de Segurança; Visão estratégica mar.* (n.º 24). Lisboa: Edições Culturais de Marinha.
- Rodrigues, A. R. (2014). A Segurança Marítima no Sec. XXI. O Mar no Futuro de Portugal, Ciência e visão estratégica. *Centro de Estudos Estratéticos do Atlântico*, 2019–2227.
- Sousa, F. de. (2005). *Dicionário das Relações Internacionais* (3.ª ed.; E. e S. Edições Afrontamento/ CEPESE - Centro de Estudos da População, Ed.). Obtido de <https://politica210.files.wordpress.com/2015/05/dicionario-das-relac3a7oes-internacionais.pdf>
- Taciano, A. T. C. (2004). O serviço marítimo da Brigada Fiscal da GNR. *Revista da Guarda n.º 72*, 32–41.
- Teresa, A., Ferro, A., Sá, F., & Rodrigues, M. (2020). Armada e Autoridade Marítima . Poupar o quê? E ciente para quem? *Site: Risco continuo*, 1–18. Obtido de <https://risco-continuo.blogs.sapo.pt/armada-e-autoridade-maritima-poupar-o-599801>

Anexo A – Centro Nacional Coordenador Marítimo: constituição, organização e funcionamento

Extrato do Decreto-Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de dezembro

Artigo 15.º

Centro Nacional Coordenador Marítimo

1 — Para efeitos de operacionalização do estabelecido no presente decreto regulamentar, é criado, com carácter de permanência, o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM), como órgão que visa agilizar os procedimentos de articulação entre os órgãos e serviços da Marinha/AMN e a GNR, bem como com as autoridades referidas nos artigos anteriores.

2 — O CNCM funciona, igualmente, para efeitos dos projectos de cooperação a nível europeu tendentes ao combate à imigração ilegal por via marítima, designadamente a Rede Europeia de Patrulhas Costeiras.

3 — Em situações de crise ou emergência relacionadas com fluxos de imigração ilegal por via marítima, caberá ao CNCM a coordenação das actividades a desenvolver pelas diferentes entidades no âmbito do plano de contingência aprovado para o efeito.

Artigo 16.º

Constituição do CNCM

1 — O CNCM integra, em paridade, um representante nomeado pelo director -geral da Autoridade Marítima e comandante -geral da Polícia Marítima, um representante da GNR nomeado pelo comandante -geral da GNR, um representante do Gabinete Coordenador de Segurança nomeado pelo respectivo secretário -geral, um representante da Marinha nomeado pelo almirante Chefe do Estado -Maior da Armada/Autoridade Marítima Nacional, um representante da Força Aérea nomeado pelo Chefe do Estado -Maior da Força Aérea, um representante do SEF nomeado pelo seu director -geral e um representante da PJ a nomear pelo seu director nacional.

2 — Podem ainda integrar os trabalhos e reuniões do CNCM peritos representantes de outras autoridades de polícia ou entidades públicas técnicas cuja participação seja tida como útil ou necessária em razão da matéria.

3 — Na situação prevista no n.º 2 do artigo anterior, cabe ao SEF o exercício das competências decorrentes da sua qualidade de ponto de contacto nacional junto da Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados Membros da União Europeia — FRONTEX.

Artigo 17.º

Organização e funcionamento do CNCM

1 — Os representantes designados pelas entidades que fazem parte do CNCM reúnem mensalmente, no âmbito das reuniões ordinárias, podendo ser convocadas, sempre que necessário, reuniões extraordinárias sob proposta de qualquer dos seus membros, designadamente para activação de planos de contingência.

2 — O CNCM disporá de um secretariado permanente, ao qual caberá:

a) Agendar as reuniões mensais, elaborando a ordem do dia, com base nos assuntos designados em prévia reUE plenária;

b) Elaborar as actas das reuniões e divulgá-las.

3 — Os representantes das várias entidades no CNCM estão sujeitos ao estrito dever de sigilo quanto ao objecto e conteúdo das reuniões.

Anexo B – Lei Orgânica da Marinha

Extrato do Decreto-Lei n.º 185/2014, de 29 de dezembro

Artigo 1.º

Natureza

A Marinha é um ramo das Forças Armadas, dotado de autonomia administrativa, que se integra na administração direta do Estado, através do Ministério da Defesa Nacional.

Artigo 2.º

Missão

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.

Artigo 8.º

Competência do Chefe do Estado-Maior da Armada

1 - O CEMA é o comandante da Marinha.

2 - O CEMA é o principal conselheiro do Ministro da Defesa Nacional e do CEMGFA em todos os assuntos específicos da Marinha, tem a competência fixada na lei e participa, por inerência do cargo, nos órgãos de conselho nela previstos.

3 - No quadro das missões cometidas às Forças Armadas, em situações não

decorrentes do estado de guerra, o CEMA integra a estrutura de comando operacional das Forças Armadas, como comandante subordinado do CEMGFA, para as questões que envolvam a prontidão, o emprego e a sustentação das forças e meios da componente operacional do sistema de forças.

4 - O CEMA é ainda responsável pelo cumprimento das missões reguladas por legislação própria e das missões de natureza operacional que sejam atribuídas pelo CEMGFA.

5 - O CEMA relaciona-se diretamente com o CEMGFA, para além do referido no n.º 3, nos aspetos respeitantes às informações e segurança militares, ensino superior militar, saúde militar e outras áreas de atividade conjunta ou integrada.

6 - O CEMA relaciona-se diretamente com o Ministro da Defesa Nacional, nos aspetos respeitantes à gestão corrente de recursos do respetivo ramo, bem como ao funcionamento dos órgãos, serviços ou sistemas regulados por legislação própria.

7 - O CEMA pode delegar nos titulares de órgãos que lhe estão diretamente subordinados a competência para a prática de atos relativos às áreas que lhes são funcionalmente atribuídas, bem como autorizar a subdelegação da mesma.

8 - Dos atos do CEMA não cabe recurso hierárquico.

9 - Compete ao CEMA definir a organização interna das unidades, estabelecimentos e órgãos da Marinha.

10 - O CEMA define as orientações relativas à disponibilização de recursos humanos e materiais aos órgãos e serviços da AMN.

11 - O CEMA é, por inerência, a AMN e, nesta qualidade funcional, depende do Ministro da Defesa Nacional.

12 - O CEMA, enquanto AMN, submete à aprovação do Ministro da Defesa Nacional as propostas de acumulação dos cargos de Comandante Naval/Comandante das

Operações Marítimas e de Comandante de Zona Marítima/Chefe de Departamento Marítimo, no âmbito da AMN.

Artigo 18.º

Comandos de zona marítima

1 - Os comandos de zona marítima têm por missão apoiar o exercício do comando por parte do Comandante Naval.

2 - Compete aos comandos de zona marítima, designadamente:

a)Assegurar, nos espaços marítimos, a execução das atividades a que se referem as alíneas a) e d) do n.º 4 do artigo anterior;

b)Assegurar o funcionamento dos centros de coordenação de busca e salvamento marítimo existentes no seu âmbito, coordenar as ações relativas a acidentes ocorridos com navios ou embarcações e disponibilizar unidades operacionais para busca e salvamento, nos termos da legislação aplicável;

c)Assegurar a articulação, a nível regional, com as outras autoridades públicas que intervêm, em razão da matéria, no espaço marítimo sob soberania ou jurisdição nacional, tendo em vista garantir a atuação cooperativa entre as forças e unidades operacionais, e os meios dessas autoridades públicas.

3 - São comandos de zona marítima:

a)O Comando da Zona Marítima dos Açores;

b)O Comando da Zona Marítima da Madeira;

c)O Comando da Zona Marítima do Norte;

d)O Comando da Zona Marítima do Centro;

e)O Comando da Zona Marítima do Sul.

4 - Os comandantes de zona marítima podem acumular com as funções de Chefe de Departamento Marítimo, na estrutura da AMN, nos termos do n.º 12 do artigo 8.º

5 - Os comandantes das zonas marítimas asseguram, ao seu nível e nos termos da lei,

a ligação com as forças e serviços de segurança e proteção civil, em coordenação com o CN e com os comandos operacionais das áreas em que se inserem.

6 - Os comandantes de zona marítima têm os postos de comodoro, nos Açores, e de capitão-de-mar-e-guerra, nas restantes zonas marítimas, e estão na direta dependência do Comandante Naval.

Anexo C – Os meios da Marinha e suas especificações⁸⁹.

Meios	Especificações
Fragatas	Navios de 1.500 a 5.000 toneladas de deslocamento e comprimento entre 75 e 150 metros, possuem armamento anti superfície, antiaéreo e antissubmarino e são, por natureza, escoltas oceânicas, embora sejam navios de grande capacidade e versatilidade.
Reabastecedor	Navio com deslocamento entre 5.000 e 25.000 toneladas e com um comprimento entre os 40 e os 200 metros, destinado a garantir a sustentabilidade logística de uma Força Naval no mar, designadamente em combustível, água, alimentos, sobressalentes, munições, entre outros.
Submarinos	Atuam de forma encoberta, os submarinos são o único meio militar capaz de provocar inibição em potenciais oponentes ou infratores. A isto acresce as características próprias destes meios navais, nomeadamente, o seu grande raio de ação e mobilidade, a capacidade de permanecerem por períodos prolongados numa área de operações e a sofisticação dos seus sistemas de armas.
Corvetas	Navios até 1.500 toneladas de deslocamento e com comprimento entre 60 e 100 metros. Possuem armamento inferior ao das fragatas e têm menores capacidades oceânicas. Desempenham, principalmente, missões no âmbito da segurança e autoridade do Estado no mar e no âmbito da defesa própria e do apoio à política externa do Estado em cenários de baixa intensidade.
Patrulhas Oceânicas	Navios com um deslocamento entre as 750 e as 2.000 toneladas utilizados, prioritariamente, em ações não combatentes. Desempenham, principalmente, missões no âmbito da segurança e autoridade do Estado no mar e missões de interesse público. Possuem uma autonomia considerável, o que lhes permite permanecer no mar, em missão, durante largos períodos sem necessidade de apoio logístico.

⁸⁹ Marinha (Disponível em https://www.marinha.pt/pt/os_meios/Paginas/default.aspx [consultado em 10.10.2020])

Patrulhas	Navios de 200 a 400 toneladas de deslocamento e comprimento inferior a 45 metros, destinados a operarem junto a zonas costeiras em missões de vigilância, patrulha e defesa. Estão vocacionados para missões de segurança e autoridade do Estado no mar e missões de interesse público.
Lanchas	Navios de deslocamento inferior a 200 toneladas e comprimento inferior a 35 metros, com armamento reduzido, destinados a missões de segurança e autoridade do Estado no mar.
Hidrográficos	Navio especialmente construído ou equipado para a execução de trabalhos hidrográficos ou oceanográficos. Tem diversas capacidades científicas e técnicas para corresponder às atividades de Investigação e desenvolvimento. Podem dispor de áreas laboratoriais para pesquisar parâmetros biológicos, físicos e químicos, entre outras capacidades. Executam, em regra, missões de carácter científico de apoio às operações militares e à comunidade científica, em águas nacionais e internacionais.
Helicópteros	A missão fundamental dos veleiros é proporcionar, às novas gerações, um amplo e profundo contacto com a vida do mar. Têm, ainda, como missão primária, a representação da Marinha e do País em apoio direto à ação diplomática do Estado. Portugal tem mantido a tradição da utilização de grandes veleiros como Navios-escola e Navios de Treino de Mar para complemento da formação teórica ministrada, pela Escola Naval, aos futuros oficiais da Armada e o contacto com a vida do mar à sociedade civil.

Anexo D – Estrutura da Polícia Marítima

Extrato do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de março, com as alterações dadas pelos Decretos-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro e n.º 121/2014, de 7 de agosto

Artigo 3.º Estrutura da autoridade marítima nacional

1 - A AMN compreende os seguintes órgãos e serviços:

- a) Conselho Consultivo (CCAMN);
- b) Comissão do Domínio Público Marítimo (CDPM).
- c) DGAM;
- d) Polícia Marítima.

Artigo 13.º Competências do capitão do porto

1 - O capitão do porto é a autoridade marítima local a quem compete exercer a autoridade do Estado, designadamente em matéria de fiscalização, policiamento e segurança da navegação, de pessoas e bens, na respectiva área de jurisdição, nos termos dos números seguintes.

2 - Compete ao capitão do porto, no exercício de funções de autoridade marítima:

- a) Coordenar e executar acções de fiscalização e vigilância que se enquadrem no seu âmbito e área de jurisdição, nos termos da lei;
- b) Exercer as competências que lhe são cometidas no âmbito da lei de segurança interna;
- c) Dirigir operacionalmente, enquanto responsável de protecção civil, as acções decorrentes das competências que, neste âmbito, lhe estão legalmente cometidas, em cooperação com outras entidades e sem prejuízo das competências da tutela nacional da protecção civil;

d) Proceder a inquérito em caso de sinistros marítimos e, relativamente aos acidentes que envolvam feridos ou mortos, efectuar as diligências processuais necessárias, sob direcção da competente autoridade judiciária, sem prejuízo da investigação técnica de acidentes pelo Instituto Marítimo-Portuário;

e) Efectuar a investigação da ocorrência em caso de naufrágios e proceder de acordo com o estipulado na legislação do registo civil;

f) Receber os relatórios e protestos de mar apresentados pelos comandantes das embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros e proceder à respectiva instrução processual, de acordo com o estabelecido em legislação própria;

g) Promover tentativas de conciliação nas matérias especialmente previstas na lei dos tribunais marítimos;

h) Verificar, imediatamente antes da largada de navios ou embarcações, a existência e conformidade dos documentos exigidos pela legislação em vigor para o efeito e emitidos pelas autoridades portuárias, sanitárias, alfandegárias, fiscais e policiais, sem prejuízo da visita e da verificação documental sempre que ocorram suspeitas de infracções de natureza penal ou contra-ordenacional, a fim de ser emitido despacho de largada;

i) Determinar a detenção de embarcações, nos casos legalmente previstos, designadamente no Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho;

j) Impedir a saída das embarcações que tenham praticado ilícito penal ou contra-ordenacional enquanto não prestarem a

caução que lhes tenha sido imposta nos termos legais;

k) Exercer a autoridade de Estado a bordo de navios ou embarcações comunitários e estrangeiros, observados os requisitos preceituados no artigo 27.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, quando se verificarem alterações da ordem pública, ocorrência de indícios criminais ou quando os mesmos se encontrem sem capitão ou em processo de abandono;

l) Fiscalizar o cumprimento das normas legais relativas às pescas.

3 - Compete ao capitão do porto, no âmbito do salvamento e socorro marítimos:

a) Prestar o 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;

b) Superintender as acções de assistência e salvamento de banhistas nas praias da área da sua capitania.

4 - Compete ao capitão do porto, no exercício de funções no âmbito da segurança da navegação:

a) Estabelecer, quanto a navios comunitários e estrangeiros, formas de acesso ao mar territorial ou sua interdição, em cooperação com a Autoridade de Controlo de Tráfego Marítimo;

b) Determinar o fecho da barra, por imperativos decorrentes da alteração da ordem pública e, ouvidas as autoridades portuárias, com base em razões respeitantes às condições de tempo e mar;

c) Cumprir as formalidades previstas na lei quanto a embarcações que transportam cargas perigosas e fiscalizar o cumprimento dos normativos aplicáveis, bem como as medidas de segurança para a sua movimentação nos portos;

d) Estabelecer fundeadouros fora das áreas de jurisdição portuária;

e) Emitir parecer sobre fundeadouros que sejam estabelecidos na área de jurisdição portuária, no caso de cargas perigosas;

f) Emitir parecer sobre dragagens e fiscalizar o cumprimento do estabelecido quanto à sua execução, sem prejuízo das competências específicas das autoridades portuárias e de se dever assegurar permanentemente a plena acessibilidade às instalações militares sediadas na área de jurisdição portuária;

g) Publicar o edital da capitania, enquanto conjunto de orientações, informações e determinações no âmbito das competências que lhe estão legalmente cometidas, tendo em conta as atribuições das autoridades portuárias;

h) Publicar avisos à navegação quanto a actividades ou acontecimentos nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, bem como promover a divulgação dos que sejam aplicáveis na área de jurisdição portuária, sem prejuízo das competências específicas do Instituto Hidrográfico;

i) Garantir o assinalamento marítimo costeiro, em articulação com a Direcção de Faróis;

j) Dar parecer técnico em matéria de assinalamento marítimo na área de jurisdição portuária;

k) Coordenar as acções de combate à poluição, nos termos definidos no Plano Mar Limpo;

l) Executar os procedimentos previstos em lei especial sobre embarcações de alta velocidade (EAV), competindo-lhe, ainda, a fiscalização do cumprimento dos normativos aplicáveis e a instrução processual dos ilícitos;

m) Promover, sem prejuízo das competências específicas das autoridades portuárias e ambientais, as acções processuais e operacionais necessárias ao assinalamento e remoção de destroços de embarcações naufragadas ou encalhadas, quando exista perigo de poluição marítima,

perigo para a segurança da navegação ou coloquem dificuldades à entrada e saída de navios dos portos;

n) Conceder autorizações especiais para a realização de eventos de natureza desportiva ou cultural que ocorram em zonas balneares ou áreas de jurisdição marítima.

5 - Compete ao capitão do porto, no exercício de funções de carácter técnico-administrativo:

a) Fixar a lotação de segurança de embarcações nacionais do tráfego local;

b) Emitir o rol de tripulação de embarcações nacionais, nos termos do Regulamento de Inscrição Marítima (RIM);

c) Emitir licenças para exercício e exploração de actividades marítimo-turísticas de embarcações, dar parecer sobre emissão de licenças especiais e fiscalizar o seu cumprimento, nos termos da legislação aplicável;

d) Efectuar a visita e verificação documental a todos os tipos de embarcações, conferindo o manifesto de carga, o rol de tripulação, a lista de passageiros, os documentos de certificação da embarcação e os demais papéis de bordo, nos casos estabelecidos legalmente;

e) Efectuar as vistorias relativas a reboque de embarcações nacionais que demandem ou larguem de portos na área da capitania;

f) Presidir a comissões de vistoria em matéria de estabelecimentos de culturas marinhas, de acordo com o estabelecido em lei especial.

6 - Compete ao capitão do porto, no âmbito do registo patrimonial de embarcações:

a) Efectuar o registo de propriedade de embarcações nacionais, assim como o cancelamento, reforma e alteração de registo, de acordo com o estabelecido legalmente, nomeadamente em matéria de registo de bens móveis e náutica de recreio;

b) Efectuar a inscrição marítima, determinar a sua suspensão e cancelamento, emitir, renovar e reter a cédula de inscrição

marítima, manter actualizados todos os registos relativos às carreiras, cédulas marítimas e embarques de marítimos, nos termos do RIM em vigor;

c) Assinar, rubricar ou autenticar, conforme os casos, os certificados, livros, autos, termos, certidões, cópias ou outros documentos pertencentes a embarcações nacionais ou ao serviço da capitania cuja emissão caiba no âmbito das atribuições legais dos órgãos regionais ou locais da DGAM;

d) Conceder licenças para praticar actos de acordo com o estabelecido na tabela de serviços prestados pelos órgãos regionais ou locais da DGAM ou em legislação especial;

e) Promover a cobrança de receitas cuja competência esteja legalmente cometida à DGAM;

f) Determinar o abate, nas condições previstas legalmente, decorrente da autorização da demolição ou da determinação de desmantelamento de embarcações.

7 - Compete ao capitão do porto, no âmbito contra-ordenacional:

a) Levantar autos de notícia e instruir processos por ilícitos contra-ordenacionais nas matérias para as quais a lei lhe atribua competência, determinar o estabelecimento de cauções e aplicar medidas cautelares, coimas e sanções acessórias;

b) Instruir os processos contra-ordenacionais por ilícitos cometidos em matéria de esquemas de separação de tráfego (EST) e aplicar coimas e sanções acessórias.

8 - Compete ao capitão do porto, no âmbito da protecção e conservação do domínio público marítimo e da defesa do património cultural subaquático:

a) Fiscalizar e colaborar na conservação do domínio público marítimo, nomeadamente informando as entidades administrantes sobre todas as ocupações e utilizações abusivas que nele se façam e desenvolvam;

b) Dar parecer sobre processos de construção de cais e marinas, bem como de outras estruturas de utilidade pública e privada que se projectem e realizem na sua área de jurisdição;

c) Dar parecer sobre os processos de delimitação do domínio público hídrico sob jurisdição da AMN;

d) Fiscalizar e promover as medidas cautelares que assegurem a preservação e defesa do património cultural subaquático, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas a outros órgãos de tutela;

e) Publicar os editais de praia, estabelecendo os instrumentos de regulamentação conexos com a atividade balnear e a assistência a banhistas nas praias, designadamente no respeitante a vistorias dos apoios de praia, em termos a fixar por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional e do ambiente.

9 - Compete ao capitão do porto, no âmbito da pesca, da aquicultura e das actividades conexas, executar as competências previstas em legislação específica.

10 - Compete ainda ao capitão do porto exercer as demais competências previstas em leis especiais.

Artigo 15.º Polícia Marítima

1 - A PM é uma força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM e à AMN, composta por militares da Armada e agentes militarizados.

2 - O pessoal da PM rege-se por estatuto próprio, a aprovar por decreto-lei.

3 - São órgãos de comando próprio da PM:

- a) O comandante-geral;
- b) O 2.º comandante-geral;
- c) Os comandantes regionais;
- d) Os comandantes locais.

4 - Os órgãos de comando da PM são autoridades policiais e de polícia criminal.

Anexo E – Lei Orgânica da Guarda Nacional Republicana

Extrato do Decreto-Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro

Artigo 1.º

Definição

1 - A Guarda Nacional Republicana, adiante designada por Guarda, é uma força de segurança de natureza militar, constituída por militares organizados num corpo especial de tropas e dotada de autonomia administrativa.

2 - A Guarda tem por missão, no âmbito dos sistemas nacionais de segurança e protecção, assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos, bem como colaborar na execução da política de defesa nacional, nos termos da Constituição e da lei.

Artigo 3.º

Atribuições

1 - Constituem atribuições da Guarda:

- a) Garantir as condições de segurança que permitam o exercício dos direitos e liberdades e o respeito pelas garantias dos cidadãos, bem como o pleno funcionamento das instituições democráticas, no respeito pela legalidade e pelos princípios do Estado de direito;
- b) Garantir a ordem e a tranquilidade públicas e a segurança e a protecção das pessoas e dos bens;

- c) Prevenir a criminalidade em geral, em coordenação com as demais forças e serviços de segurança;
- d) Prevenir a prática dos demais actos contrários à lei e aos regulamentos;
- e) Desenvolver as acções de investigação criminal e contra-ordenacional que lhe sejam atribuídas por lei, delegadas pelas autoridades judiciárias ou solicitadas pelas autoridades administrativas;
- f) Velar pelo cumprimento das leis e regulamentos relativos à viação terrestre e aos transportes rodoviários, e promover e garantir a segurança rodoviária, designadamente, através da fiscalização, do ordenamento e da disciplina do trânsito;
- g) Garantir a execução dos actos administrativos emanados da autoridade competente que visem impedir o incumprimento da lei ou a sua violação continuada;
- h) Participar no controlo da entrada e saída de pessoas e bens no território nacional;
- i) Proteger, socorrer e auxiliar os cidadãos e defender e preservar os bens que se encontrem em situações de perigo, por causas provenientes da acção humana ou da natureza;

- j) Manter a vigilância e a protecção de pontos sensíveis, nomeadamente infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias, aeroportuárias e portuárias, edifícios públicos e outras instalações críticas;
- l) Garantir a segurança nos espectáculos, incluindo os desportivos, e noutras actividades de recreação e lazer, nos termos da lei;
- m) Prevenir e detectar situações de tráfico e consumo de estupefacientes ou outras substâncias proibidas, através da vigilância e do patrulhamento das zonas referenciadas como locais de tráfico ou de consumo;
- n) Participar na fiscalização do uso e transporte de armas, munições e substâncias explosivas e equiparadas que não pertençam às demais forças e serviços de segurança ou às Forças Armadas, sem prejuízo das competências atribuídas a outras entidades;
- o) Participar, nos termos da lei e dos compromissos decorrentes de acordos, designadamente em operações internacionais de gestão civil de crises, de paz e humanitárias, no âmbito policial e de protecção civil, bem como em missões de cooperação policial internacional e no âmbito da União Europeia e na representação do País em organismos e instituições internacionais;
- p) Contribuir para a formação e informação em matéria de segurança dos cidadãos;
- q) Prosseguir as demais atribuições que lhe forem cometidas por lei.
- 2 - Constituem, ainda, atribuições da Guarda:
- a) Assegurar o cumprimento das disposições legais e regulamentares referentes à protecção e conservação da natureza e do ambiente, bem como prevenir e investigar os respectivos ilícitos;
- b) Garantir a fiscalização, o ordenamento e a disciplina do trânsito em todas as infra-estruturas constitutivas dos eixos da Rede Nacional Fundamental e da Rede Nacional Complementar, em toda a sua extensão, fora das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto;
- c) Assegurar, no âmbito da sua missão própria, a vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre e marítima, em toda a costa e mar territorial do continente e das Regiões Autónomas;
- d) Prevenir e investigar as infracções tributárias, fiscais e aduaneiras, bem como fiscalizar e controlar a circulação de mercadorias sujeitas à acção tributária, fiscal ou aduaneira;
- e) Controlar e fiscalizar as embarcações, seus passageiros e carga, para os efeitos previstos na alínea anterior e, supletivamente, para o cumprimento de outras obrigações legais;
- f) Participar na fiscalização das actividades de captura, desembarque, cultura e comercialização das espécies marinhas, em

articulação com a Autoridade Marítima Nacional e no âmbito da legislação aplicável ao exercício da pesca marítima e cultura das espécies marinhas;

- g) Executar acções de prevenção e de intervenção de primeira linha, em todo o território nacional, em situação de emergência de protecção e socorro, designadamente nas ocorrências de incêndios florestais ou de matérias perigosas, catástrofes e acidentes graves;
- h) Colaborar na prestação das honras de Estado;
- i) Cumprir, no âmbito da execução da política de defesa nacional e em cooperação com as Forças Armadas, as missões militares que lhe forem cometidas;
- j) Assegurar o ponto de contacto nacional para intercâmbio internacional de informações relativas aos fenómenos de criminalidade automóvel com repercussões transfronteiriças, sem prejuízo das competências atribuídas a outros órgãos de polícia criminal.

Artigo 40.º

Unidade de Controlo Costeiro

1 - 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, competindo-lhe, ainda, gerir e

operar o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC), distribuído ao longo da orla marítima.

2 - A UCC é constituída por destacamentos.

3 - O comandante da UCC tem o posto de major-general ou, quando o nomeado for oficial da marinha, contra-almirante, e é coadjuvado por um 2.º comandante.

Artigo 41.º

Unidade de Acção Fiscal

1 - A UAF é uma unidade especializada de âmbito nacional com competência específica de investigação para o cumprimento da missão tributária, fiscal e aduaneira cometida à Guarda.

2 - A UAF articula-se em destacamentos de acção fiscal e um destacamento de pesquisa de âmbito nacional.

3 - A UAF é comandada por um coronel, coadjuvado por um 2.º comandante.

Artigo 44.º

Unidade de Intervenção

1 - A UI é uma unidade da Guarda especialmente vocacionada para as missões de manutenção e restabelecimento da ordem pública, resolução e gestão de incidentes críticos, intervenção tática em situações de violência concertada e de elevada perigosidade, complexidade e risco, segurança de instalações sensíveis e de grandes eventos, inactivação de explosivos, protecção e socorro e aprontamento e projecção de forças para missões internacionais.

2 - A UI articula-se em subunidades de ordem pública, de operações especiais, de protecção e socorro e de cinotecnia.

3 - Integram, ainda, a UI o Centro de Inactivação de Explosivos e Segurança em Subsolo (CIESS) e o Centro de Treino e Aprontamento de Forças para Missões Internacionais (CTAFMI).

4 - Por despacho do ministro da tutela podem ser destacadas ou colocadas com carácter permanente, forças da UI na dependência orgânica dos comandos territoriais.

5 - A UI é comandada por um major-general, coadjuvado por um 2.º comandante.

Portaria n.º 221/2020

Extrato da Portaria n.º 221/2020, de 21 de setembro

Artigo 7.º-A

Unidade de Emergência de Protecção e Socorro

1 - A Unidade de Emergência de Protecção e Socorro (UEPS) compreende as seguintes subunidades:

- a) Comando de Grupo de Emergência de Protecção e Socorro;
- b) Companhias de Ataque Estendido, que se articulam em pelotões;
- c) Companhias de Intervenção de Protecção e Socorro, que se articulam em postos;
- d) Companhia de Intervenção e Protecção em Emergência.

2 - As subunidades a que se refere o número anterior constam do anexo iv da presente portaria, da qual faz parte integrante.

3 - Para efeitos de colocação dos militares, os Centros de Meios Aéreos e as Bases Permanentes de Helicópteros ocupados pelos Postos de Intervenção de Protecção e Socorro, de acordo com o que vier a ser anualmente definido no Plano de Defesa da Floresta contra Incêndios, são considerados como aquartelamentos da UEPS.

4 - A UEPS dispõe, ainda, de uma sala de situação.

Apêndice 1 - Quadro conceptual da investigação

Objetivo Geral	Verificar se as capacidades e valências da GNR permitem que esta se assuma como guarda costeira nacional.			
Objetivos Específicos	Questão Central	Poderá a GNR assumir-se como guarda costeira nacional?		
	Questões Derivadas	Conceitos	Enquadramento	Técnica de recolha de dados
OE1 Definir as funções desempenhadas pelas guardas costeiras.	QD1 Quais são as funções normalmente desempenhadas pelas guardas costeiras?	- Mar territorial	Capítulo 1 – Funções das guardas costeiras.	Análise documental
OE2 Caraterizar a Marinha, a PM e a GNR, analisando o seu enquadramento legislativo, competências específicas no desempenho de missões de vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e fronteira externa marítima.	QD2 Quais são as competências específicas e missões policiais de atuação que a Marinha, a PM e a GNR, desempenham na vigilância, controlo e fiscalização do mar territorial e da fronteira externa marítima?	- Segurança Interna - Fronteira externa marítima	Capítulo 2 – As autoridades nacionais com poder de autoridade marítima.	Análise documental
OE3 Analisar os sistemas tecnológicos de vigilância e controlo da costa e do mar territorial nacional.	QD3 Que sistemas tecnológicos de vigilância e controlo da costa e do mar territorial nacional existem?	- Vigilância	Capítulo 3 – A vigilância, controlo e fiscalização da costa, do mar territorial e da fronteira externa marítima.	Análise documental

Quadro 15 – Quadro concetual da investigação.

Fonte: Autor (Adaptado de Cortinhas & Carvalho, 2019, p. 332)

Apêndice 2 – Mapa de conceitos

TERMO	CONCEITO ASSOCIADO
Águas Interiores	Todas as águas superficiais lênticas ou lóxicas (correntes) e todas as águas subterrâneas que se encontram do lado terrestre da linha de base a partir da qual são marcadas as águas territoriais (Governo, 2005, p. 7281).
Mar Territorial	<p>Zona de mar adjacente às águas interiores, cujo limite exterior é a linha cujos pontos distam 12 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base (Assembleia da República, 2006, p. 5374).</p> <p>A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial (Assembleia da República, 1997, pp. 5486-(96))</p>
Plataforma Continental	A plataforma continental de um Estado costeiro 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 a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (Assembleia da República, 1997, pp. 5486-(110)) O limite exterior da plataforma continental é a linha cujos pontos definem o bordo exterior da margem continental ou a linha cujos pontos distam 200 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (Assembleia da República, 2006, p. 5374).
Zona Contígua	Zona contígua ao mar territorial, cujo limite exterior é a linha cujos pontos distam 24 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base (Assembleia da República, 2006, p. 5374).

Zona Económica
Exclusiva

A zona económica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente (Assembleia da República, 1997, pp. 5486-(105)).

O limite exterior da zona económica exclusiva é a linha cujos pontos distam 200 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base (Assembleia da República, 2006, p. 5374).

Alto Mar

Todas as partes do mar não incluídas na zona económica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago (Assembleia da República, 1997, pp. 5486-(112)).