

**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**  
**CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR DA MARINHA**

**2009/2010**



**TII**

**A MARINHA DE DUPLO USO – HARMONIZAÇÃO  
DOS INSTRUMENTOS LEGISLATIVOS  
E NORMATIVOS DE SUPORTE**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A  
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO  
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOUTRINA OFICIAL DA  
MARINHA PORTUGUESA.**

**PAULO JORGE FERNANDES DA SILVA MARTINS**  
**1TEN**



**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**A MARINHA DE DUPLO USO – HARMONIZAÇÃO  
DOS INSTRUMENTOS LEGISLATIVOS  
E NORMATIVOS DE SUPORTE**

**Paulo Jorge Fernandes da Silva Martins**

Trabalho de Investigação Individual do CPOS/M 2009/2010

Lisboa 2010



## **INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

# **A MARINHA DE DUPLO USO – HARMONIZAÇÃO DOS INSTRUMENTOS LEGISLATIVOS E NORMATIVOS DE SUPORTE**

**1TEN TS Paulo Jorge Fernandes da Silva Martins**

Trabalho de Investigação Individual do CPOS/M 2009/2010

Orientador: CFR Martins da Cruz

Lisboa 2010



## Agradecimentos

Este trabalho só foi possível ser realizado graças a todo um conjunto de pessoas, às quais deixo aqui o meu agradecimento.

Em primeiro lugar à minha família, nomeadamente à minha mulher que me permitiu ter a disponibilidade necessária para realizar este trabalho.

Ao meu orientador, o CFR Martins da Cruz, pela liberdade e confiança que me concedeu na execução.

Aos que acederam a ser entrevistados, o CMG Louro Alves, o CFR Carrondo Dias, o CFR Sardinha Monteiro, o CFR Neves Correia.

Aos que acederam e criaram condições para a aplicação do questionário: no GABCEMA, o CFR Maurício Barbosa; na Escola Naval, o CMG Soares Ribeiro, o CFR Gamurça Serrano, o 1TEN Pires Silveiro; na ETNA, o CFR Cornélio da Silva, o CTEN Costa Ramos, o 1TEN Plácido Monteiro; no NRP “João Coutinho, o CFR Oliveira Inácio, o 1TEN Marques Coelho, o ASPOF Moura e Silva; na Capitania do Porto de Lisboa e Comando Local, o CMG Peixoto de Queiroz e o CFR Teixeira Pereira.

A todos, quantos se disponibilizaram a fornecer informação e a responder a questões sobre o tema, um muito obrigado.

Gostaria de dedicar este trabalho a todos os que directa e indirectamente labutam no seu quotidiano para a concretização duma eficiente *Marinha de duplo uso*.



## Índice

	<b>f</b>
INTRODUÇÃO .....	1
1. PESQUISA E ESTUDO .....	5
a. Enquadramento teórico .....	5
b. Enquadramento legislativo e normativo .....	6
2. ANÁLISE DA INFORMAÇÃO OBTIDA .....	15
a. Do enquadramento teórico .....	15
b. Do enquadramento legislativo e normativo .....	15
c. Das entrevistas realizadas .....	16
d. Do questionário aplicado .....	18
3. CONCLUSÕES .....	21
BIBLIOGRAFIA .....	24
GLOSSÁRIO .....	28
ANEXOS	
Anexo A – Questionário intróito aos entrevistados.....	A1
Anexo B – Quadro distributivo dos entrevistados e dos assuntos abordados .....	B1
Anexo C – Questionário aplicado às guarnições das Unidades seleccionadas .....	C1
Anexo D – Corpo de Conceitos .....	D1
Anexo E – Modelo Conceptual .....	E1
Anexo F - Distribuição das respostas pelas Unidades escolhidas para amostra .....	F1



## Resumo

O conceito de *Marinha de duplo uso* emerge como resultado do desempenho secular das funções que têm sido sucessivamente cumpridas pela Marinha. De facto, na sua longa existência, a Marinha sempre agrupou duas vertentes – uma de índole “militar” e outra de carácter “civil”. Esse *duplo uso* sempre emergiu da necessidade de otimizar os recursos que, nos tempos que correm, são cada vez mais escassos. Aliás, nunca se encontrou, no que ao mar respeita, melhor forma de integração e complementaridade na utilização dos meios disponíveis para atender às exigências expedicionárias e jurisdicionais deste “*cantinho à beira-mar plantado*”.

O exercício deste *duplo uso* tem sido balizado, por um lado, pelos instrumentos legislativos e normativos emanados que, decorrendo no tempo, vão especificando as obrigações sucessivamente cometidas à Marinha. Verifica-se, no entanto, que são morosas e tardias as actualizações necessárias, face às evoluções que ocorrem na sociedade nacional e internacional. Por outro lado, este *duplo uso* também é balizado pela secular cultura intrínseca da Marinha, pautada pelo espírito de abnegação e entrega denodada às missões atribuídas. Corresponde a um bem intangível, sendo uma mais-valia ímpar, pela influência que esta entrega tem no regular exercício do *duplo uso*.

As desactualizações legislativas, algumas desarticulações funcionais, alguma insuficiente coordenação entre os demais intervenientes com responsabilidades no mar têm, em conjunto, proporcionado circunstancialmente algumas disrupções que dificultam o cumprimento eficiente de algumas missões.

Encontrar a melhor harmonia, de todos os factores determinantes do cumprimento eficiente de cada missão, é desafio constante de todos os intervenientes. No entanto, “*quem dá o rosto*”, quem é obrigado a decidir no local e no momento a mais justa e melhor forma de solução tem, sobre si, os olhos dos demais.



## Abstract

The concept of dual-use Navy emerges as a result of the functions' secular performances that have been successfully met by the Navy. In fact, during its long existence, the Navy comprehends two parts - a "military" part and a "civil" part. This dual use has emerged from the need to optimize the resources that are increasingly scarce these days. In fact, never met, as regarding the sea, how to integrate and complement the best use of available resources to meet the jurisdictional and expeditionary requirements of this "corner beachfront planted."

The exercise of this dual use has been oriented, first by legislation and legislative measures emanating from that, during time, will successively specifying the obligations assigned to the Navy. However, necessary updates are delayed, due to developments occurring in national and international society. Moreover, this dual use is also limited by the intrinsic secular culture of the Navy, guided by the spirit of selflessness and dedication to the missions. Corresponds to an intangible good, being a unique asset, by the influence that it has delivered in the regular exercise of dual use.

The outdated laws, some functional dislocations, some insufficient coordination between all relevant stakeholders with responsibilities at sea, together have provided some circumstantial disruptions that hinder the efficient performance of some missions.

Find the best harmony of all the determinants for the efficient fulfilment of each mission is an ongoing challenge for all stakeholders. However, "who gives the face," who is forced to decide on site the fairest and best solution has, on you, the eyes of others.



## **Palavras-chave**

Competência disciplinar;

Competência operacional;

Cooperação interdepartamental;

Disrupção;

Marinha de aplicação expedicionária;

Marinha de aplicação jurisdicional;

Marinha de *duplo uso*;

Marinha equilibrada;

Marinha especializada;

Marinha *militar*;

Marinha *não-militar*.



## Lista de abreviaturas

AM – Autoridade Marítima

AMN - Autoridade Marítima Nacional

ASAE - Autoridade de Segurança Alimentar e Económica

CN – Comando Naval

DGAM – Direcção Geral de Autoridade Marítima

EMFAR – Estatuto dos Militares das Forças Armadas

EN – Escola Naval

ETNA – Escola de Tecnologias Navais

GNR – Guarda Nacional Republicana

IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

LOIC – Lei da Organização da Investigação Criminal

MDN – Ministério da Defesa Nacional

MMHS - *Military Message Handling System*

MP – Ministério Público

PM – Polícia Marítima

PSP – Polícia de Segurança Pública

SAM – Sistema de Autoridade Marítima

SEF – Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

TM – Troço do Mar

UCAT – Unidade de Coordenação anti-terrorismo

UCIC - Unidades de Coordenação e Intervenção Conjunta



## **Introdução**

O Decreto-Lei n.º 233/2009 de 15 de Setembro estabelece a reorganização da estrutura orgânica da Marinha. No 1.º parágrafo do seu preâmbulo descreve que *“No quadro das orientações definidas pelo Programa para a Reestruturação da Administração Central do Estado, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 39/2006, de 21 de Abril, e dos objectivos do Programa do XVII Governo no tocante à modernização administrativa e à melhoria da qualidade dos serviços públicos, em ganhos de eficiência e economia, o programa do Governo definiu como prioridade a reorganização da estrutura superior da defesa nacional e das Forças Armadas. É indispensável adaptar os quadros institucionais e os processos de decisão à complexidade, cada vez maior, das políticas de defesa e de segurança e das missões das Forças Armadas. Importa, assim, prosseguir as medidas de racionalização das estruturas, da gestão de pessoal e de recursos, bem como continuar a investir na formação dos quadros militares, desde logo, concretizar os modelos organizacionais das estruturas superiores da defesa nacional e das Forças Armadas, em concordância, nomeadamente, com a Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas, aprovada pela Lei Orgânica n.º 1 -A/2009, de 7 de Julho.”*

No seu 2.º parágrafo adianta que *“É neste contexto, de estreita articulação com a reforma dos diplomas legais da defesa nacional e das Forças Armadas, que importa efectivar também a reorganização da estrutura orgânica da Marinha, em linha com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 39/2008, de 7 de Fevereiro, designadamente com os objectivos e orientações definidas para a execução da reorganização da estrutura superior da defesa nacional e das Forças Armadas.”*

Ainda no preâmbulo, no seu 6.º parágrafo, prossegue descrevendo que *“Neste sentido, os elementos da componente operacional do sistema de forças e outros órgãos que são relevantes para o cumprimento das missões de âmbito operacional articulam -se numa lógica funcional de integração e complementaridade de capacidades no exercício do emprego operacional da Marinha, no quadro das Forças Armadas.”* Por fim, no 7.º parágrafo do preâmbulo, chega à conseqüente conclusão do conceito do novo paradigma da Marinha de <<duplo-uso>>, referindo que *“Estes elementos, na linha da tradição naval portuguesa, dão corpo ao paradigma da Marinha de «duplo uso», materializado numa actuação militar e numa actuação não militar, privilegiando uma lógica de economia de esforço e de escala, bem como o desenvolvimento de sinergias, por partilha de conhecimentos e recursos.”*



O Almirante CEMA<sup>1</sup>, perante o Ministro da Defesa, referiu-se em 2008 à *Marinha de duplo uso*, nos termos dos dois excertos abaixo transcritos: “... *É o que designamos por uma marinha de **duplo uso**, que agrupa as duas vertentes referidas – uma de índole “militar” e outra de carácter “civil” – numa lógica de integração e complementaridade visando a optimização de recursos.*”, e “... *Perspectivamos uma Marinha equilibrada e de **duplo uso** que pode intervir em missões muito diversificadas, de interesse público militar ou não militar, face ao conjunto alargado de capacidades de que dispõe, e que potencia as sinergias existentes e a decorrente economia de recursos, ao assumir simultaneamente a maior parte das funções típicas das Guardas Costeiras.*”.

O conceito de *Marinha de duplo uso* não se esgota nas palavras proferidas pelo ALM CEMA, exprimindo-se em particular nas obrigações da *Marinha* determinadas pelos instrumentos legislativos e normativos emanados. Estes, decorrendo no tempo, vão especificando as obrigações sucessivamente cometidas à *Marinha*.

Assim, o presente estudo não poderá abarcar a harmonização de todo o universo existente e vindouro de tais instrumentos legislativos e normativos. Até porque o aluno não tem autoridade na matéria, nem tal competência lhe poderia ser atribuída. No entanto, o estudo identificará situações disruptivas<sup>2</sup> da *Marinha de duplo uso*, na relação entre a *Marinha-militar* e a *Marinha não-militar*.

Para a harmonização de tais situações, o capítulo de recomendações fará menções correspondentes. Também a identificação do conhecimento detido pelos protagonistas, quanto ao conceito de *Marinha de duplo uso*, poderá constituir fonte para recomendações.

Neste contexto, a investigação efectuada identifica algumas dificuldades, perturbações (disrupções) referidas pelos entrevistados, na implementação quotidiana da *Marinha de duplo uso*; identifica, ainda, a percepção dos respondentes ao questionário aplicado sobre o conhecimento do conceito de *Marinha de duplo uso*.

Realça-se o facto de não ser do âmbito deste trabalho qualquer assunto relacionado com as repercussões decorrentes do funcionamento, operacionalização e implementação da *Marinha de duplo uso*.

---

<sup>1</sup> In Discurso do ALM CEMA no Dia da *Marinha* 2008, no Funchal.

<sup>2</sup> ; Do inglês *disruption* tem a mesma origem e traduz-se em português como perturbação (ver *The Oxford Paperback Portuguese Dictionary*), em: <http://ciberduvidas.sapo.pt/pergunta.php?id=15676> ou, em Wikipedia: *is the (usually deliberate or intended) interruption of normal work or practice*; ou ainda Pereira, Tiago Pinheiro (2006). Faculdade de Desporto da Universidade do Porto: “... *qualquer comportamento que surja como problemático, inapropriado e perturbador para...*”.



A temática versada neste trabalho é pertinente e relevante, uma vez que este incide sobre domínios que condicionam, necessariamente, a prossecução da *Marinha de duplo uso*: as disrupções percebidas nas aplicações legais e normativas, e o grau de entendimento do conceito em causa.

Este trabalho apenas incide comparativa e qualitativamente sobre as disrupções objectivamente identificadas pelos entrevistados e, ao nível da aplicação do questionário, apenas a percepção dos respondentes quanto ao conceito de *Marinha de duplo uso*.

Outras dimensões possíveis de abordagem deste tema prender-se-iam com os meios disponíveis e/ou a disponibilizar – navios, humanos, materiais e financeiros, mas tal não foi possível por, entre outras razões, limitação de tempo.

A complexidade e vastidão do assunto em questão obrigaram a que se estreitasse a abrangência do estudo, de forma a torná-lo mais objectivo, sem contudo o desvirtuar na exigência assumida. Assim, sendo o tema desta investigação “A *Marinha de duplo uso* – harmonização dos instrumentos legislativos e normativos de suporte”, apenas serão tratados, em termos de análise, os instrumentos objectivamente percebidos e identificados pelos entrevistados, assim como a identificação do grau de percepção do conceito de *Marinha de duplo uso*.

O trabalho foi desenvolvido com base no método de investigação em Ciências Sociais proposto por Raymond Quivy e Luc Van Campenhout, em que a pergunta central que norteia esta pesquisa é: “Em que medida os instrumentos legislativos e normativos de suporte à *Marinha de duplo uso* são percebidos pelos que a materializam?”

A pergunta de partida origina algumas perguntas derivadas, a que o presente trabalho procura responder:

P1. Qual o enquadramento legislativo e normativo da *Marinha de duplo uso*?

P2. Qual a percepção do conceito de *Marinha de duplo uso* nos que a materializam?

P3. Que disrupções serão passíveis de harmonização?

A investigação baseou-se na consulta de legislação, documentação relativa ao assunto, em entrevistas realizadas<sup>3</sup> a várias entidades que, pelas suas funções ou conhecimentos sobre o assunto, se consideraram pertinentes, e na aplicação de um questionário<sup>4</sup> em quatro Unidades da Marinha - NRP “João Coutinho”, Escola Naval, Escola de Tecnologias Navais, e Capitania do Porto de Lisboa e Comando Local.

---

<sup>3</sup> Anexo A

<sup>4</sup> Anexo C



Da reflexão desenvolvida, convergiu-se o presente trabalho para a identificação de disrupções na legislação e normativos abordados no estudo, e nas opiniões expressas pelos entrevistados. Ainda, procedeu-se à identificação da percepção que os respondentes sujeitos ao questionário têm sobre o conceito de *Marinha de duplo uso*.

Face à perspectiva de análise adoptada, formularam-se as seguintes hipóteses:

- H1: Os instrumentos legislativos e normativos de suporte existentes não regulam todos os actos necessários à concretização da *Marinha de duplo uso*.
- H2: Existem disrupções que condicionam a eficiência dos recursos afectos à materialização da *Marinha de duplo uso*.
- H3: O entendimento do conceito de *Marinha de duplo uso* é significativamente desnivelado entre os respondentes constituintes da amostra.

Na verificação das hipóteses recorreu-se a entrevistas a entidades entendidas no tema, bem como à análise da legislação e documentação.

A construção do modelo de análise implicou a edificação dos conceitos fundamentais que se encontram explanados no ANEXO D e cujos indicadores se encontram no modelo conceptual constante do ANEXO E.

No que respeita à estrutura do trabalho, o primeiro capítulo faz o enquadramento legislativo e normativo sobre a *Marinha de duplo uso*, recorrendo a pesquisa bibliográfica e documental, entrevistas a especialistas, conversas informais e internet.

O segundo capítulo faz a análise da informação obtida, sendo utilizados, sempre que necessário, os métodos indutivo e dedutivo, conforme melhor se apliquem.

No terceiro capítulo, a conclusão, descrevem-se os resultados obtidos face às hipóteses formuladas, faz-se um breve resumo dos capítulos e tecem-se algumas recomendações.



## 1. Pesquisa e estudo

### a. Enquadramento teórico

“O *Duplo Uso* é um dos requisitos mais importantes para definir o modelo otimizado das capacidades, dentro do binómio recursos – missões”<sup>5</sup>. A *Marinha Equilibrada*, cobrindo um largo espectro de missões, permite tal otimização. Contrariamente, uma *Marinha Especializada* tem como pretensão essencial concentrar os meios num pequeno espectro de missões consideradas críticas. De facto, enquanto uma *Marinha Especializada* aposta em interesses mais previsíveis e limitados, a *Marinha Equilibrada* valoriza mais a imprevisibilidade de ameaça e a diversidade de interesses.

Com o advento de novas ameaças, novas formas de terrorismo, a segurança deixou de ter fronteiras internas e externas, obrigando a respostas adequadas e atempadas. Tal, obrigou os Estados a recorrer às estruturas orgânicas militares e policiais em coordenação, criando sinergias de segurança nacional outrora não conseguidas.

No espaço marítimo, esta nova realidade internacional mostrou a necessidade de concertar a função de defesa militar com a função de segurança e autoridade do Estado. Portugal, como a generalidade dos Estados, tem vindo a adequar as competências legais e a reforçar as capacidades da *Marinha* com meios apropriados para garantir a segurança nos espaços onde exerce a sua soberania e jurisdição, visando alcançar uma força naval flexível, eficaz e eficiente que garanta a liberdade de acção e de afirmação da autoridade do Estado. Assim, o *Duplo Uso* é o paradigma do emprego operacional da *Marinha Portuguesa*.

A *Marinha de Duplo Uso* permite uma integração e complementaridade que garante uma criteriosa utilização dos recursos existentes. Permite, ainda, criar sinergias de emprego, visto partilhar a formação, a organização, o treino, o material, as infra-estruturas, a doutrina, a liderança e o pessoal, tirando ainda partido da vocação marítima, da competência técnica e científica, da disciplina e do sentido de serviço.

---

<sup>5</sup> VALM Victor Cajarabille, in Seminário *A Marinha de Duplo Uso – O Caso Português*. Lisboa 2007.



Obedecendo ao princípio da economia de recursos e potenciação de actuações, é uma solução especialmente indicada para Portugal, contrariamente aos países ricos que podem dispor de guardas costeiras bem apetrechadas.

A expressão prática do Duplo Uso tem resposta num adequado equilíbrio entre as missões:

- dedicadas à defesa militar e apoio à política externa, de *aplicação expedicionária*;
- vocacionadas para a segurança e autoridade do Estado, de *aplicação jurisdicional*.

A *aplicação expedicionária* empenha forças navais ajustadas à missão, onde e quando necessário, fazendo face a ameaças convencionais e assimétricas, garantindo múltiplos interesses. Aqui, a projecção de força tem um carácter instrumental no cumprimento da missão de defesa militar e apoio à política externa, permitindo um largo espectro de intervenção, desde a influência à coacção, actuando como determinante dos resultados a nível militar e político.

A *aplicação jurisdicional* visa garantir a presença efectiva, pelo desempenho da missão de segurança e autoridade do Estado. Requer a necessidade de atingir níveis de articulação e coordenação interdepartamental, sendo fundamental à afirmação das responsabilidades nacionais no mar, permitindo um largo espectro de intervenções, desde as de carácter essencialmente técnico-administrativo e de polícia, às de segurança da navegação, actuando como factor determinante a nível policial e de salvamento. Tal, depende de um sistema capaz de responder com rapidez e rigor às ameaças que surgem na área de responsabilidade nacional.

## **b. Enquadramento legislativo e normativo**

Para melhor sinergia e eficiência na acção, a Marinha e os demais intervenientes com responsabilidades necessitam de:

- Dispor de um conhecimento abrangente e mais profundo dos problemas que, nos campos político, económico e social relacionados com o mar colocam desafios ao país;
- Reavaliar as fronteiras entre a Marinha e os departamentos públicos, facilitando a interacção, harmonizando as actuações, fomentando a troca e partilha de



informação e a resolução de conflitos de interesses ou responsabilidades, de forma a otimizar a unidade de esforço;

– Providenciar aos decisores políticos uma rigorosa informação e avaliação de retorno, para otimizar as respostas governativas aos problemas da acção do Estado no mar.

Para que as necessidades acima identificadas sejam supridas, haverá que :

– Elaborar sobre o desenvolvimento conceptual, em termos de apoio e cooperação interdepartamental;

A cooperação interdepartamental deverá:

– enfatizar a importância das funções, requisitos e benefícios das consultas interdepartamentais;

– proporcionar coerência entre os sistemas de forças da Marinha e dos restantes departamentos públicos com responsabilidade no mar, porque serão desenvolvidos em função de uma determinação de necessidades integrada;

– observar critérios e padrões de prontidão acordados;

– requerer pessoal de ligação da Marinha em diversos departamentos públicos e, quando possível e aplicável, representantes destes na estrutura da Marinha;

– facilitar a comunicação e troca de informação em tempo real entre a Marinha e os departamentos públicos com responsabilidade no mar;

– permitir assessoria e apoio aos responsáveis militares e vice-versa.

É, então, fundamental equilibrar o desempenho da função de defesa militar e apoio à política externa, com o da função de segurança e autoridade do Estado. O paradigma operacional da *Marinha de Duplo Uso* é o contributo conceptual da Marinha para empregar capacidades que permitam fazer face a quadros de actuação tão amplos, complexos e dispendiosos, como são os que pretendem conter as ameaças e satisfazer os interesses nacionais no mar. A aplicação deste paradigma permite:

–evitar a duplicação de recursos, gerando maior eficiência;

–dispor de um comando unificado, gerando maior eficácia;

–desenvolver o planeamento e as actuações de forma mais homogénea, gerando solicitações e respostas optimizadas.



Será no entanto fundamental que tais ganhos sejam integrados na *Estratégia Nacional para o Mar*<sup>6</sup>, para o que se torna imprescindível o reforço dos mecanismos de cooperação entre os diferentes departamentos do Estado.

Assim, a *Marinha de Duplo Uso* não deve ser entendida como uma noção radical ou de exclusão, mas antes integradora, continuando a haver espaço, nas áreas costeiras, para a actuação de forças de segurança ou de outros departamentos do Estado, visando certos tipos de ilícitos da sua vocação e utilizando as suas próprias embarcações.

Em alternativa, ou sempre que não disponham de tal capacidade, poderão usar as plataformas da Marinha, prática esta que, não sendo nova, tem evidenciado resultados operacionais positivos, em linha com a lógica de racionalização de recursos e de potenciação de actuações. “*A segurança, como valor mais alto, impõe um esforço de cooperação e de solidariedade institucional que a todos enobrece e que o País espera*” (VALM Victor Cajarabille).

Ainda no âmbito da área jurisdicional, está integrada na Marinha a Polícia Marítima (PM) que, no seu âmbito de intervenção como autoridade de polícia de especialidade, à qual estão estatutariamente cometidos poderes de autoridade de polícia criminal, que se reflectem, predominantemente:

- na investigação em matérias de segurança da navegação;
- nos sinistros marítimos e na poluição no mar, envolvendo um conjunto de vastos actos e procedimentos processuais de cariz cautelar e instrutório, nos quais assume particular importância a salvaguarda da prova.

Esta realidade estabelece entre a PM e o Ministério Público uma relação funcional muito próxima. Recordemos, que a segurança interna é definida pelo legislador como “*a actividade desenvolvida pelo Estado para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, 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*” (VALM Cajarabille).

---

<sup>6</sup> Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, publicado no DR 1.ª série em 12 de Dezembro.



O Decreto-Lei n.º 248/95 refere<sup>7</sup> que a PM é uma força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM e composta por militares e agentes militarizados da Marinha, competindo-lhe ainda, em colaboração com as demais forças policiais, garantir a segurança e os direitos dos cidadãos. No entanto, na recente lei de organização da investigação criminal (LOIC), Decreto-Lei 49/2008, a PM não é referida em qualquer artigo, contrariamente a outras polícias de competências específicas, como o SEF e a CMVM. O n.º 1 do artigo 3.º da LOIC estabelece que somente a Polícia Judiciária, a GNR e a PSP são órgãos de polícia criminal de competência genérica e, no n.º 4 do mesmo artigo descreve que compete aos órgãos de polícia criminal (deduz-se que só os órgãos de competência geral – que não a PM, porque está no mesmo artigo 3.º), alínea a) *Coadjuvar as autoridades judiciárias na investigação e alínea b) Desenvolver as acções de prevenção e investigação da sua competência ou que lhes sejam cometidas pelas autoridades judiciárias competentes.*). Ainda, no seu artigo 10.º, a LOIC estabelece no n.º 1 que “*Os órgãos de polícia criminal cooperam mutuamente no exercício das suas atribuições*”. Em que medida? Impor-se-á uma actualização do preceituado na LOIC, no respeitante ao quadro de funcionamento e cooperação dos órgãos de polícia criminal de competência genérica e de competência específica? Com efeito, será necessário estatuir formatos mais ágeis quanto a forças e serviços de segurança, respectivas redes de cooperação institucional e formatos de partilha de informação, importando estabelecer, expressamente, a competência específica da PM em tal quadro, independentemente do seu diploma estatutário a definir como órgão de polícia criminal, e, portanto, se situar no âmbito normativo do n.º 2 (*Possuem competência específica todos os restantes órgãos de polícia criminal*) e do n.º 3 (*A atribuição de competência reservada a um órgão de polícia criminal depende de previsão legal expressa*) do artigo 3.º da LOIC (Decreto-Lei 49/2008).

A *boa prática*<sup>8</sup> institucional de protocolos entre a Marinha/Autoridade Marítima Nacional e outras entidades, como a Polícia Judiciária e a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) – existindo outros em projecto, como é o caso do IPTM e do SEF - têm, naquele âmbito, revelado acentuada importância e

<sup>7</sup> N.º 2 e n.º 3 do artigo 1.º do Decreto-Lei 248/1995 de 21 de Setembro, actualizado pelo Decreto-Lei 220/2005 de 23 de Dezembro.

<sup>8</sup> VALM Medeiros Alves, in Seminário A Marinha de Duplo Uso - A Autoridade do Estado no Mar. Março de 2007.



utilidade, o que reforça a ideia de que a cooperação institucional, e operacional, entre forças de polícia, é, claramente, uma das prioridades a assumir, sobretudo quando, como no caso da actual Brigada Fiscal da GNR, existem complementaridades em razão do território, ou ocorre a necessidade de cooperação institucional em razão da competência como sucede no caso do IPTM.

Tem-se, por isso, a percepção, de que, como já alguém defendeu recentemente, é ainda mais fundamental apostar na *Inteligência* através da gestão da partilha de informação criminal e no desenvolvimento de investigações conjuntas, recorrendo, quando disso for caso, a novos meios de prova que sejam legitimados, pelo ordenamento, na sede penal devida. Também a inclusão da Autoridade Marítima e da Polícia Marítima (PM) nas Unidades de Coordenação e Intervenção Conjunta (UCIC), vulgarmente conhecidas como brigadas mistas anti-crime – e que existem com base no mecanismo estabelecido no Decreto-Lei nº 81/95, de 22ABR –, tem sido um aspecto recorrentemente apresentado às tutelas competentes, designadamente a Polícia Judiciária, e nas sedes próprias em que se encontram as restantes autoridades de polícia, nomeadamente a Unidade de Coordenação Anti-Terrorismo (UCAT), entidade que a AM/PM formalmente integra desde 14MAR2004. Tem-se o entendimento que a inclusão funcional da AM/PM nas UCIC tem base legal suficiente desde a vigência do artigo 9º do Decreto-Lei nº 43/2002, de 02MAR, o qual define, com clareza, e no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM), a necessidade das entidades policiais que integram o SAM estarem sujeitas ao “...regime de centralização, de coordenação e intervenção conjunta, previsto no Decreto-Lei nº 81/95, de 22ABR, no que respeita à actividade de combate ao narcotráfico”.

A inclusão de um tal preceito num quadro legal especificamente elaborado para o foro da Autoridade Marítima, visa, pois, integrar a PM (a única força policial que estava fora do elenco estabelecido em 1995) no formato operacional de combate ao narcotráfico, quer em termos de centralização de informação, quer em termos de coordenação e intervenção conjunta, como a lei estabelece, o que potenciará a *Inteligência* e a cooperação que deverá existir, e tem existido, em tais matérias, com a PJ, como autoridade de polícia judiciária com competências específicas, e a PSP e a GNR, como forças policiais de grande dimensão e competência genérica. A actual LOIC, no n.º 1 do seu artigo 5.º estabelece que “*Sem prejuízo dos casos de competência deferida, o órgão de polícia criminal que tiver notícia do crime e não*



*seja competente para a sua investigação apenas pode praticar os actos cautelares necessários e urgentes para assegurar os meios de prova” e, no n.º 2 do mesmo artigo continua estabelecendo que “Sem prejuízo dos casos de competência deferida, se a investigação em curso vier a revelar conexão com crimes que não são da competência do órgão de polícia criminal que tiver iniciado a investigação, este remete, com conhecimento à autoridade judiciária, o processo para o órgão de polícia criminal competente, no mais curto prazo, que não pode exceder vinte e quatro horas.” Ainda no mesmo artigo, no n.º 3, prevê que “No caso previsto no número anterior, a autoridade judiciária competente pode promover a cooperação entre os órgãos de polícia criminal envolvidos, através das formas consideradas adequadas, se tal se afigurar útil para o bom andamento da investigação.”. Cooperação através de formas consideradas adequadas?*

A 23.<sup>a</sup> alteração ao Código Penal Português<sup>9</sup> já prevê (artigo 279.º) sanções de até três anos de prisão contra quem provocar poluição marítima, ou de cinco a dez anos a quem se apossar ou desviar da sua rota normal navio em curso de navegação. De facto, a clarificação dos contornos da ilicitude de uma situação ilegal induz acentuadas fragilidades na moldura de actuação penal do Estado, e na forma como exerce a sua competência judicial perante os prevaricadores, inclusive porque a leitura do Ministério Público poderá não ser – e indicia que não tem sido – uniforme nas várias sedes territoriais da respectiva competência. Aquela fragilidade potencia situações de vazio, de instabilidade de instrução e acusação processuais, facilitando o aparecimento de mecanismos impugnatórios que permitem, a indivíduos e entidades colectivas que prevariquem, sair de tais situações sem uma acusação e condenação finais. Importa, de sobremaneira, actualizar e manter actualizado tal quadro. Esta problemática interfere, ainda, com a designada intervenção do Estado em situações de sinistro marítimo que, não raro, envolvem num mesmo quadro fenómenos de exercício de actos de polícia com aplicação de medidas cautelares, autuação e instrução de vários ilícitos contra-ordenacionais (pesca, regras de lotação, escassez e/ou invalidade de certificados e de seguros, não observância de determinações da Autoridade Marítima e poluição marítima) e investigação de tipos penais presumivelmente violados; envolve, ainda, um amplo e complexo processo técnico-

---

<sup>9</sup> Lei n.º 59/2007. D.R. n.º 170, Série I de 2007-09-04.



jurídico de remoção do navio e/ou do destroço, que implica uma miríade de contactos internos nacionais e internacionais, com Estados, administrações, cônsules, sociedades classificadoras e companhias seguradoras. Assim sucedeu com os cinco sinistros de maior dimensão ocorridos em Portugal nos últimos anos, o que tem permitido identificar lições, das quais devem ser sublinhadas as seguintes:

– A primeira tem que ver com a necessidade de uma coordenação centralizada de tais processos; não é possível, nem desejável, dispersar a actuação do Estado por entidades, matérias e/ou territórios num contexto factual com tais características. Os bons resultados que a história processual marítima vem revelando em termos de actuação perante sinistros marítimos com fenómenos de poluição no mar e acidentes pessoais agregados ensina que o modelo, e respectivo processo, funcionam bem;

– O conhecimento e saber instalados, e a doutrina que vai sendo construída e sedimentada na Autoridade Marítima, não é algo que se apreenda numa década; as exigências próprias do mercantilismo e transporte marítimo internacional, do complexo clausulado do direito marítimo internacional, do direito do mar, do direito comunitário e do direito contra-ordenacional (pelo menos estes), envolvidos numa actuação técnico-administrativa da autoridade do Estado, exige esforços acrescidos de estudo de casos, acompanhamento internacional, mas impõe, sobretudo, elevada celeridade de resposta, por vezes imediata, em tempo real;

– É fulcral não alterar o tipo de acto que o capitão do porto, em razão da matéria e do território, assume, ao exarar actos definitivos e executórios apenas impugnáveis, e controláveis, pelo poder judicial. A manifesta utilidade em se possuir uma autoridade com poder juridicamente desconcentrado, a nível local, contribui determinantemente para tornar mais directa e eficaz a actuação do Estado, quer perante nacionais, quer perante comunitários e de países terceiros.

– Não é institucionalmente eficaz dissecar a autoridade do Capitão do Porto e a estrutura operacional da Polícia Marítima; tal cenário equivaleria a tornar mais ineficaz a intervenção do Estado, a desagregar a imposição jurídica da autoridade marítima da efectiva aplicação da medida determinada, enfim, a separar aquilo que o Código Comercial, o Código Processual Civil, a codificação registral marítima e o Regulamento Geral das Capitánias identificam. Por alguma razão subsiste com tal contextualização há dois séculos, depois de inúmeras reformas administrativas. Seria



de enormíssima utilidade instalar os outros Tribunais Marítimos que a lei da Assembleia da República criou, na grande reforma maritimista do final dos anos oitenta. Isso daria ao secular Estado Português, com uma história marítima de sete séculos, a especialidade jurisdicional marítima que a actividade marítima nacional obviamente já exige há muito tempo;

– A própria complexidade técnico-jurídica de tais processos impõe algumas modificações no regime jurídico em vigor, e que se prendem com o desenvolvimento regulamentar de algumas competências legais estatuídas pelo DL 44/2002; houve já notórios avanços, mesmo no que tange o direito comercial marítimo e o direito do mar, mas o quadro jurídico da segurança da navegação, e a identificação, expressa e clara, das competências da Autoridade Marítima e das administrações portuárias, tem que ser estatuído com maior perfeição e actualidade.

– Na sua dupla atribuição legal e funcional de comandante da Marinha e Autoridade Marítima Nacional – sendo o CEMA Chefe de Estado-Maior e AMN –, é pressuposto do modelo existir um comando único de toda a Marinha nas vertentes de Segurança Nacional, no que se refere à Segurança Marítima, Defesa Marítima e Investigação Marítima, o que, claramente, cria oportunidades agregadoras de coordenação integrada inigualáveis, demonstradas, aliás, em inúmeras ocasiões. O vértice institucional comum, que é precisamente o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, dá a garantia necessária ao exercício integrado, e uniforme, de competências normalmente exercidas por modelos de Guarda Costeira – ao qual, em Portugal, acrescem competências de repartição marítima e de conservatória de registo patrimonial – garantindo-se, assim, um modelo de funcionamento que para o Estado, por ano, representa um valor da ordem dos €50 milhões/ano<sup>10</sup> (sendo o custo para o Estado apenas de 37 milhões, face a um quadro jurídico de receitas próprias), verba que - certamente - atingiria montantes acentuadamente mais elevados se um tal quadro orgânico fosse desagregado e desinserido da Marinha (e do seu modelo de funcionamento) e recriado noutra tutela, com outro figurino de carreiras e de prestação funcional, sem o suporte estrutural, genético e operacional da Marinha existente na situação actual.

---

<sup>10</sup> vd. Nota 8, p.9.



Existe, pois, uma óbvia complementaridade de utilização de capacidades humanas, materiais e financeiras que se traduz em valor acrescentado e potencia intervenções, pelo que se tem o entendimento que importa continuar a investir num modelo no qual, face às valências supramencionadas, seja cometida não só responsabilidades legais e orgânicas, mas uma autoridade para coordenação das responsabilidades cometidas no âmbito de actuação do Estado na totalidade dos seus espaços sob soberania e jurisdição marítima. É tal, aliás, a sustentação do modelo português que aproveita experiências, conhecimento e cultura de mar e sustenta, afinal, a Autoridade Marítima como um uso fundamental da *Marinha de duplo uso* em Portugal.



## 2. Análise da informação obtida

### a. Do enquadramento teórico

Deduz-se assim, pela descrição atrás feita, que existem aspectos que condicionam e determinam o desempenho da *Marinha de duplo uso*.

- A imprevisibilidade de ameaça e a diversidade de interesses determinam a escolha duma Marinha Equilibrada;
- É imperativo concertar a função de defesa militar (expedicionária) com a função de segurança e autoridade do Estado (jurisdicionária);
- O *Duplo Uso* permite integração, complementaridade e criação de sinergias de emprego;
- A economia de recursos e a potenciação de actuações são determinantes para Portugal.

### b. Do enquadramento legislativo e normativo

Dos instrumentos legislativos e normativos observados permite-nos concluir que, para melhor eficiência na acção, a Marinha e os demais responsáveis intervenientes necessitam de:

- Conhecimento mais abrangente e mais profundo dos problemas relacionados com o mar;
- Harmonizar as *fronteiras* entre a Marinha e os departamentos públicos, na interacção, nas actuações, na troca e partilha de informação e na resolução de conflitos de interesses ou responsabilidades;
- Promover uma rigorosa informação aos decisores políticos sobre os problemas da acção do Estado no mar;
- Incrementar a cooperação interdepartamental, fazendo observar a importância das funções, requisitos e benefícios das consultas interdepartamentais;
- Assegurar a coerência entre os sistemas de forças da Marinha e dos restantes departamentos públicos com responsabilidade no mar;



- Assegurar o cumprimento dos critérios e padrões de prontidão acordados;
- Estabelecer pessoal de ligação da Marinha em diversos departamentos públicos, e vice-versa, proporcionando assessoria e apoio aos demais interlocutores;
- Assegurar a comunicação e troca de informação em tempo real entre a Marinha e os departamentos públicos com responsabilidade no mar;
- Estabelecer qual a competência específica da PM no quadro do preceituado na LOIC;
- Esclarecer o que a LOIC aponta como “*cooperação através de formas consideradas adequadas*” ;
- Definir o que a LOIC delimita quando estabelece que “*apenas pode praticar os actos cautelares necessários e urgentes para assegurar os meios de prova*”;
- Estabelecer a clarificação dos contornos da ilicitude de situações ilegais, inviabilizando situações de vazio, de instabilidade de instrução e acusação processuais;
- Assegurar a coordenação centralizada dos processos, evitando a dispersão da actuação do Estado por várias entidades, matérias ou territórios;
- Estatuir com maior perfeição e actualidade o quadro jurídico da segurança da navegação, e a identificação, expressa e clara, das competências da Autoridade Marítima e das administrações portuárias;
- Promover o desenvolvimento de oportunidades agregadoras de coordenação integrada, mantendo um comando único na Segurança, Defesa e Investigação Marítimas, assegurado pelo binómio Almirante CEMA/AMN.

### **c. Das entrevistas realizadas**

Foram efectuadas entrevistas a quatro oficiais superiores da Marinha, reconhecidos como detentores de vasto conhecimento sobre o assunto em pesquisa. Foi-lhes apresentado previamente, por e-mail, um questionário introdutório contendo uma questão de base: “*Prestando serviço na Marinha Portuguesa, que situações entende poderem ocorrer que constituam uma disrupção entre a*



“*Marinha-militar*” e a “*Marinha não-militar*”? Seguidamente, as entrevistas procederam-se de forma semi-estruturada, tendo sido colocadas perguntas sobre o enquadramento legislativo e normativo da *Marinha de duplo uso*, sobre os recursos disponibilizados para tal, e sobre o entendimento que têm do conceito de *Marinha de duplo uso*. Outras questões foram levantadas e respondidas por iniciativa dos próprios entrevistados. Como resultado, descrevem-se a seguir as situações que foram identificadas pelos entrevistados como tendo influência na eficiência do desempenho da *Marinha de Duplo uso*.

- O Comando Geral da PM deveria estar fisicamente localizado perto da DGAM;
- A existência de um tribunal marítimo nas ilhas melhoraria as condições e a celeridade processual;
- Deveria existir MMHS em todas as capitánias e comandos locais da PM, para se evitar que as mensagens tenham que ser enviadas por fax;
- Os militares que prestam serviço na área jurisdicional (capitánias) sentem haver alguma incompreensão por causa dos emolumentos, sentindo também que é considerada uma actividade menos nobre e que tem implicações nas carreiras do pessoal;
- Deveria haver, devido à necessidade de formação constante numa área tão vasta, um desvio na carreira, uma especialização em Autoridade Marítima, que proporcionasse maiores e melhores competências (é citado o exemplo de Itália);
- A articulação entre entidades responsáveis e intervenientes na AM tem que ser melhorada, nomeadamente através de mais exercícios (Frontex, Integrex);
- Embora a informação só deva ser conhecida por quem estritamente a vai utilizar, a simultaneidade de mais que uma força no teatro de operações tem que assegurar o bom senso;
- A inexistência de normativo que obrigue o comandante duma força a informar, no local, o comandante doutra força que já esteja nesse local, pode provocar alguma disrupção;
- Os normativos não são entendidos suficientemente pelos intervenientes;
- A PM embarcada pode constituir uma solução de eventuais disrupções e ser uma alternativa estratégica;
- Não há ainda enquadramento legal para a pirataria;



- A GNR não intervém para além das vinte e quatro milhas - limite exterior da zona contígua<sup>11</sup>;
- O ALM da AMN (CEMA) não tem autoridade administrativa e disciplinar sobre a PM, apenas operacional, o que constitui alguma disrupção: operacional, administrativo e disciplinar são interdependentes e subsidiários entre si; já ocorreu um comandante ouvir dum agente da PM “As minhas ordens não são essas”;
- O comandante do navio não tem autoridade de comando sobre o agente da PM embarcado;
- É reconhecido que, por vezes, temos dificuldades em fazer cumprir a ordem dada aos mestres das embarcações, essencialmente pelas muitas limitações no uso da força;
- Outorgar à DGAM as lanchas e corvetas, durante o serviço de jurisdição, pode constituir uma alternativa;
- A existência de uma Escola de Mergulhadores (na Esquadilha) e de uma Unidade de Mergulho Forense (na PM) constitui duplicação de recursos.

#### **d. Do questionário aplicado**

- (1) O questionário aplicado obteve trezentas e setenta respostas, distribuídas pelas guarnições das quatro Unidades escolhidas: no NRP “João Coutinho” responderam 75; na Escola Naval somente 78; na ETNA responderam 145; e na Capitania do Porto de Lisboa e Comando Local responderam 72. No total houve 370 respondentes, entre oficiais, sargentos, praças, agentes da PM, militarizados do troço do mar, e civis. Os 370 respondentes distribuíram-se da seguinte forma por classes:
- 69 oficiais;
  - 112 sargentos;
  - 118 praças;
  - 36 PM (agentes da Polícia Marítima);

---

<sup>11</sup> Artigo n.º 7 da Lei 34/2006. *Diário da República, 1.ª série — N.º 145 — 28 de Julho de 2006.*



- 12 TM (militarizados do Troço do Mar);
  - 23 civis.
- (2) No NRP “João Coutinho” ouve, como resultados mais expressivos:
- 32 (42,66% dos respondentes) praças e 10 sargentos (13,33% dos respondentes) responderam que “nunca ouvi falar”, perfazendo as duas classes 55,99% nesta resposta;
  - 13 praças e 2 sargentos responderam “Já ouvi falar, mas não sei o que é”, perfazendo as duas classe 20% nesta resposta;
  - Considerando estas duas respostas como conhecimento insuficiente, o seu somatório dá **75,99%** dos respondentes do navio.
- (3) Na Escola Naval ouve, como resultados mais expressivos:
- 29 praças (37%), 9 sargentos (11,5%), 1 oficial (1,28%) e 8 civis (10,25%) responderam que “Nunca ouvi falar”, perfazendo as quatro classes **60,03%** nesta resposta;
  - 4 praças (5%), 2 sargentos (2,5%), 2 oficiais (2,56%) e 1 civil (1,28%) responderam que “Já ouvi falar, mas não sei o que é”, perfazendo as duas classes **11.345%** nesta resposta;
  - Considerando estas duas respostas como conhecimento insuficiente, o seu somatório perfaz **71,37%**;
- (4) Na Escola de Tecnologias Navais ouve, como resultados mais expressivos:
- 21 praças ( 14,48%), 48 sargentos (33,10%), 14 oficiais (9,65%) e 3 civis (2,06%) responderam que “Nunca ouvi falar”, perfazendo as quatro classes **59,29%** % nesta resposta;
  - 1 praça, 4 sargentos e 1 oficial responderam que “Já ouvi falar, mas não sei o que é”, perfazendo as duas classes **4,13%** nesta resposta;
  - Considerando estas duas respostas como conhecimento insuficiente, o seu somatório perfaz **63,42%** %.
- (5) Na Capitania do Porto de Lisboa e Comando Local ouve, como resultados mais expressivos:
- 5 praças (6,94%), 3 sargentos (4,16%), 19 PM (26,38%), 8 TM (11,11%) e 6 civis (8,33%) responderam que “Nunca ouvi falar”, perfazendo as quatro classes **56,92%**;



- 3 PM (**4,16%**) responderam que “Já ouvi falar, mas não sei o que é”;
  - Considerando estas duas respostas como conhecimento insuficiente, o seu somatório perfaz **61,08%**.
- (6) Assim, considerando a totalidade de respondentes com estas duas (1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup>) respostas do questionário, verificamos que preenchem **67%** (**58% + 9%**) do universo dos respondentes ao questionário.
- Por outro lado, as restantes respostas tiveram, no total, as seguintes distribuições em valor absoluto e em percentagem:
- “Já ouvi falar, mas não sei bem o que é” – 28 e **8%** (3.<sup>a</sup> resposta);
  - “Já ouvi falar e sei o que é” – 58 e **16%** (4.<sup>a</sup> resposta);
  - “Já ouvi falar e sei bem o que é” – 35 e **9%** (5.<sup>a</sup> resposta).
- (7) Se considerarmos a terceira resposta (“Já ouvi falar, mas não sei bem o que é”) também como conhecimento insuficiente, a percentagem sobe para **75%** (67+8).
- (8) Quanto à variação das respostas pelas classes respondentes, das mesmas que denunciam uma insuficiência de conhecimento obteve-se os seguintes resultados:
- **Praças:** N=118; respostas (A) =87, e (B) =18;  $(87+18) / 118 =$  **88,98%**; se considerarmos também a resposta (C),  $(87+18+7) / 118 =$  **94,91%**;
  - **Sargentos:** N=112; respostas (A) =70, e (B) =8;  $(70+8) / 112 =$  **69,64%**; se considerarmos também a resposta (C),  $(70+8+12) / 112 =$  **80,35%**;
  - **Oficiais:** N= 69; respostas (A) = 15, e (B) = 3;  $(15+3) / 69 =$  **26,08%**; se considerarmos também a resposta (C),  $(15+3+4) / 69 =$  **31,88%**;
  - **Agentes da PM:** N=36; respostas (A) =19, e (B) =3;  $(19+3) / 36 =$  **61,11%**; se considerarmos também a resposta (C),  $(19+3+7) / 36 =$  **80,55%**;
  - **Militarizados TM:** N=12; respostas (A) =8, e (B) =0;  $(8+0) / 12 =$  **66,66%**; se considerarmos também a resposta (C),  $(8+0+1) / 12 =$  **75%**;
  - **Civis:** N = 23; respostas (A) = 17, e (B) = 1;  $(17+1) / 23 =$  **78,26%**; se considerarmos também a resposta (C),  $(17+1+1) / 23 =$  **82,60%**



### 3. Conclusões

Considerando que os recursos são sempre escassos, acentuando o facto de não sermos um País rico, a Marinha equilibrada será a que mais se ajusta à realidade de Portugal, actuando sinergicamente na aplicação expedicionária e jurisdicional. Assim, somente a Marinha Portuguesa, pelo seu dispositivo e *background* adquirido, permite tal *Duplo Uso*, conseguindo uma eficiente integração, complementaridade e criação de sinergias de emprego.

Os problemas relacionados com o mar não estão suficientemente estudados, sendo necessário aprofundar o conhecimento, sistemática e continuamente, sobre esses e outros problemas que surjam.

As *fronteiras* existentes, entre a Marinha e os departamentos públicos, devem ser harmonizadas na interacção, nas actuações, na troca e partilha de informação e na resolução de conflitos de interesses ou responsabilidades. Assim, é fundamental a promoção da cooperação interdepartamental, fazendo observar a importância das funções, requisitos e benefícios das consultas inter-departamentais.

A sinergia dos recursos disponíveis, quer da Marinha quer dos demais departamentos públicos com responsabilidades no mar, deve ser assegurada com coerência, garantindo a comunicação e troca de informação em tempo real, garantindo a coordenação centralizada dos processos evitando a dispersão da actuação do Estado por várias entidades, matérias ou territórios.

A regulamentação específica dos instrumentos legislativos e normativos de suporte deve clarificar - pormenorizando, especificando e delimitando, quais os cargos, funções, competências e actividades atribuídas a cada interveniente com responsabilidades no mar, inviabilizando assim situações de vazio, de instabilidade de instrução e acusação processuais.

Será imperioso promover a eficácia e eficiência, através da criação de um tribunal marítimo nas ilhas e disponibilizando MMHS em todas as capitánias e comandos locais da PM para se evitar que as mensagens tenham que ser enviadas por fax.

Será importante equacionar o ajustamento das carreiras dos militares que prestam serviço na área jurisdicional (capitánias), com especial relevo na sua formação.



Por natureza e definição, o comando é único. É disruptiva a situação de o ALM da AMN (CEMA) ter autoridade operacional e não ter autoridade administrativa e disciplinar sobre a PM: operacional, administrativo e disciplinar são interdependentes e subsidiários entre si.

Verificou-se, em todas as Unidades escolhidas para amostra, que houve uma predominância de respostas que denunciam uma insuficiência de conhecimento sobre o conceito de *Marinha de Duplo Uso*. Variaram entre **61,08%** (Capitania) e **75,99%** (CORTINHO), chegando a média das quatro aos **67%**. A diferença máxima entre as Unidades estabeleceu-se nos **14,91%** (75,99-61,08).

Assumindo os **75%** (se considerarmos também a terceira resposta como conhecimento insuficiente), conclui-se que apenas  $\frac{1}{4}$  dos respondentes têm conhecimento suficiente sobre o conceito de *Marinha de Duplo Uso*.

Entre oficiais e praças respondentes, verificou-se haver uma diferença de percentagens das respostas analisadas - (A) e (B) - igual a **62,9%** (88,98-26,08), pouco variando se considerarmos também a resposta (C) - passa para 63,02%.

Entre oficiais e as demais restantes classes verificam-se as seguintes diferenças:

- **43,56%** para sargentos (69,64-26,08);
- **35,03%** para agentes da PM (61,11-26,08);
- **40,58%** para militarizados TM (66,66-26,08);
- **52,18%** para civis ((78,26-26,08).

Sobre as hipóteses formuladas, poderemos concluir o seguinte:

- H1: Os instrumentos legislativos e normativos de suporte existentes não regulam todos os actos necessários à concretização da *Marinha de duplo uso*.

Verifica-se existirem actos e situações que se encontram por regulamentar pelo que os instrumentos legislativos e normativos de suporte são insuficientes e alguns precisam de especificação que melhor os defina na regulação. Assim, confirma-se a hipótese.

- H2: Existem disruptões que condicionam a eficiência dos recursos afectos à materialização da *Marinha de duplo uso*.



Dentre as várias enumeradas, ressalta a incompetência administrativa e disciplinar do CEMA sobre os agentes da PM. Assim, confirma-se a hipótese.

- H3: O entendimento do conceito de *Marinha de duplo uso* é significativamente desnivelado entre os respondentes constituintes da amostra.

Em todas as Unidades inquiridas houve uma percentagem de desconhecimento dos respondentes superior a 50% sobre o conceito de *Marinha de duplo uso*, e entre as classes respondentes verificou-se um desnivelamento do entendimento, do conceito em causa, superior a 62% entre oficiais e praças. Assim, confirma-se a hipótese.

Importa agora tecer algumas recomendações:

À *Marinha*:

- Propor regulamentação ao MDN e criar melhores condições técnicas de trabalho, que eliminem ou pelo menos atenuem as situações disruptivas identificadas. Nomeadamente, as que mais condicionam a eficiência do desempenho, como será o caso da ausência de MMHS nas capitánias, ou da inexistência de tribunais marítimos nos Açores e na Madeira;

- Avaliar o impacto nas carreiras do pessoal da *Marinha* pela sua permanência na AMN. Uma análise sólida das carreiras dos militares que passaram nos últimos trinta anos pelas capitánias poderá fornecer dados objectivos sobre a discriminação, negativa ou não, das promoções desses mesmos militares. Também, caso se confirme tal diferenciação, providenciar informação aos futuros candidatos sobre tal propensão na evolução dessas carreiras;

- Promover informação sobre o que é a *Marinha de duplo uso*, a todos os militares, militarizados e civis que prestam serviço na *Marinha*. Equacionar as melhores formas de fazer chegar informação (palestras, seminários, etc.) a todo o



peçoal, assim como formação detalhada (cursos, formação contínua) a todos os intervenientes na Marinha de aplicação jurisdicional.

## **Bibliografia**

Almirante CEMA (2008). *Discurso do Almirante CEMA por ocasião da Abertura do Ano Operacional*. Em 20-11-2008. Portal da Marinha, acedido a 14 Dezembro 2009 em: <http://www.marinha.pt/PT/noticiaseagenda/discursosocema/Pages/DiscursoDoCEMAporocasiadaAberturadoAnoOperacional.aspx>.

Almirante CEMA (2009). *Discurso do Almirante CEMA por ocasião da Abertura do Ano Operacional*. Em 15-10-2009. Portal da Marinha, acedido a 27 Dezembro 2009 em: <http://www.marinha.pt/PT/noticiaseagenda/discursosocema/Pages/DiscursoAberturadoAnoOperacional2009.aspx>.

Alves, VALM Medeiros (2007). Seminário *Uma Marinha de Duplo Uso - A Autoridade do Estado no Mar*. Lisboa. In *Cadernos Navais*, n.º 22, Julho 2007.

Armada *versus* Marinha - *Fórum* Defesa. Acedido a 16NOV09 em: <http://www.forumdefesa.com/forum/index.php>.

CADERNOS NAVAIS. N.º 22 – Julho - Setembro 2007. SEMINÁRIO “*UMA MARINHA DE DUPLO USO*”. Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica. Edições Culturais da Marinha. LISBOA.

Cajarabille, VALM Victor (2007). Seminário *Uma Marinha de Duplo Uso – O Caso Português*. In *Cadernos Navais*, n.º 22, Julho 2007.

Decreto-Lei n.º 220/2005. D.R. n.º 245, Série I-A de 2005-12-23. Ministério da Defesa Nacional. Altera o regime da aposentação e da pré-aposentação do pessoal militarizado da Polícia Marítima.



Decreto-Lei n.º 233/2009. D.R. n.º 179, Série I de 2009-09-15. Ministério da Defesa Nacional. Aprova a Lei Orgânica da Marinha.

Decreto-Lei n.º 248/95. D.R. n.º 219, Série I-A de 1995-09-21. Ministério da Defesa Nacional. Cria, na estrutura do Sistema da Autoridade Marítima, a Polícia Marítima.

Decreto-Lei n.º 248/95. D.R. n.º 219, Série I-A de 1995-09-21. Ministério da Defesa Nacional. Cria, na estrutura do Sistema da Autoridade Marítima, a Polícia Marítima.

Decreto-Lei n.º 43/2002. D.R. n.º 52, Série I-A de 2002-03-02. Ministério da Defesa Nacional. Define a organização e atribuições do sistema da autoridade marítima e cria a autoridade marítima nacional.

Decreto-Lei n.º 44/2002. D.R. n.º 52, Série I-A de 2002-03-02. Ministério da Defesa Nacional. Estabelece, no âmbito do sistema da autoridade marítima, as atribuições, a estrutura e a organização da autoridade marítima nacional e cria a Direcção-Geral da Autoridade Marítima.

Decreto-Lei n.º 44/2002. D.R. n.º 52, Série I-A de 2002-03-02. Ministério da Defesa Nacional. Estabelece, no âmbito do sistema da autoridade marítima, as atribuições, a estrutura e a organização da autoridade marítima nacional e cria a Direcção-Geral da Autoridade Marítima.

Decreto-Lei n.º 45/2002. D.R. n.º 52, Série I-A de 2002-03-02. Ministério da Defesa Nacional. Estabelece o regime das contra-ordenações a aplicar nas áreas sob jurisdição da autoridade marítima nacional.

Decreto-Lei n.º 79/2001. D.R. n.º 54, Série I-A de 2001-03-05. Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas. Institui, define e regulamenta o sistema de fiscalização e controlo das actividades da pesca, designado por SIFICAP.



Decreto-Lei n.º 81/95. D.R. n.º 95, Série I-A de 1995-04-22. Ministério da Administração Interna. Prevê a criação de brigadas anticrime e de unidades mistas de coordenação integrando a Polícia Judiciária, a Guarda Nacional Republicana, a Polícia de Segurança Pública, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e a Direcção-Geral das Alfândegas.

Decreto-Lei n.º 197-A/2003. D.R. n.º 200, 2.º Suplemento, Série I-A de 2003-08-30.

Ministério da Defesa Nacional. Altera o Decreto-Lei n.º 236/99 de 25 de Junho, que aprova o Estatuto dos Militares das Forças Armadas (EMFAR), e revoga os artigos 3.º, 5.º, 5.º-A, 6.º, 7.º, 31.º, 45.º, e 106.º do livro I, bem como os livros III e IV do EMFAR, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 34-A/90 de 24 de Janeiro.

Decreto-Lei n.º 236/99. D.R. n.º 146, Série I-A de 1999-06-25.

Ministério da Defesa Nacional. Aprova o Estatuto dos Militares das Forças Armadas

Decreto Regulamentar n.º 86/2007. D.R. n.º 239, Série I de 2007-12-12. Ministério da Defesa Nacional. Articula a acção das autoridades de polícia e demais entidades competentes no âmbito dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

Estado Maior da Armada. *Portugal, uma nação marítima*. Acedido a 16 Dezembro 09 em: [http://ema.marinha.pt/NR/rdonlyres/7C550E52-F3D3-4B3E-B4E4-60FC00888F54/0/Folheto\\_1Portugalumanaçãomaritima.pdf](http://ema.marinha.pt/NR/rdonlyres/7C550E52-F3D3-4B3E-B4E4-60FC00888F54/0/Folheto_1Portugalumanaçãomaritima.pdf).

GERE - Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica: Seminário “*Uma Marinha de Duplo uso*”. Setembro 2007. Coleção Cadernos Navais. Edição da Comissão Cultural da Marinha.

IESM. 2010. Normas de Execução Permanente - NEP n.º 218 de 14 de Abril: Estabelece normas e procedimentos relativos aos Trabalhos de Investigação Individual (TII) e aos Trabalhos de Investigação de Grupo (TIG) realizados no âmbito dos cursos do IESM. Lisboa.



Lei n.º 34/2006. D.R. n.º 145, Série I de 2006-07-28. Assembleia da República. Determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos no alto mar.

Lei n.º 49/2008. D.R. n.º 165, Série I de 2008-08-27. Assembleia da República. Aprova a Lei de Organização da Investigação Criminal.

Lei n.º 52/2008. D.R. n.º 166, Série I de 2008-08-28. Assembleia da República. Aprova a Lei de Organização e Funcionamento dos Tribunais Judiciais.

Lei n.º 53/2008. D.R. n.º 167, Série I de 2008-08-29. Assembleia da República. Aprova a Lei de Segurança Interna.

Lei n.º 59/2007. D.R. n.º 170, Série I de 2007-09-04. Assembleia da República. Vigésima terceira alteração ao Código Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 400/82 de 23 de Setembro.

Neves, João Pires (2007). *As Forças Armadas e a “Organização”*. *O Sistema de Forças Nacional e a Programação Militar*. 2007/04/02. In *Jornal de Defesa*, acessado em 15Dezembro: [http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view\\_txt.asp?id=435](http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=435).

Neves, VALM João Pires (2007). *As Forças Armadas e a “Organização”*. *A Componente Fixa e a reestruturação das Forças Armadas*.

Quivy, Raymond, Campenhouldt, LucVan (1998). *Manual de investigação em ciências sociais*. 2ª ed., Lisboa: Gradiva.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 39/2008. D.R. n.º 42, Série I de 2008-02-28. Presidência do Conselho de Ministros. Aprova as orientações para a execução da reorganização da estrutura superior da defesa nacional e das Forças Armadas.



Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006. D.R. n.º 237, Série I de 2006-12-12.  
Presidência do Conselho de Ministros. Aprova a Estratégia Nacional para o Mar.

Sousa, António Francisco de (2009). *Código do procedimento Administrativo – Anotado e Comentado*. 1ª ed., Lisboa: Quid Juris Sociedade Editora Lda.

## **Glossário**

**Cooperação interdepartamental** – Cooperação entre os vários intervenientes com responsabilidades no mar, nomeadamente ao nível estrutural, operacional, administrativo.

**Competência operacional do CEMA** – “Comanda” a Marinha Portuguesa no cumprimento das respectivas missões particulares aprovadas, de missões reguladas por legislação própria e de outras missões de natureza operacional que sejam atribuídas à Marinha e é responsável pela “geração, preparação e sustentação das forças” (LOMAR - art. 8.º do Decreto-Lei 233/2009).

**Competência disciplinar** – *O militar que exerça funções de comando, direcção ou chefia exerce o poder de autoridade inerente a essas funções, bem como a correspondente competência disciplinar* (EMFAR, n.º 1 do art. 10.º).

**Disrupção** - Do inglês *disruption* tem a mesma origem e traduz-se em português como perturbação. Interrupção habitual ou intencional do trabalho ou de prática normal. Qualquer comportamento que surja como problemático, inapropriado ou perturbador.

**Frontex** - Agência europeia de controlo de fronteiras. Baseada em Varsóvia, foi criada como um órgão especializado e independente, encarregada de coordenar a cooperação operacional entre os Estados-membros no domínio da segurança nas fronteiras. As actividades de inteligência conduzidas pela Frontex proporcionam um valor acrescentado específico para os sistemas nacionais de gestão das fronteiras dos Estados-Membros.

**Integrex** - Exercício de cooperação com a Autoridade Marítima, no âmbito da Marinha de duplo uso. Em 2008, no âmbito da imigração ilegal teve lugar o exercício INTEGREGX, que contou com a presença de elementos da Polícia Marítima, e que teve como finalidade



impor a autoridade do Estado perante uma situação de fluxo de imigração ilegal e tráfico de seres humanos por grupos organizados.

**Marinha de *duplo uso*** – Constitui o desempenho de missões da Marinha nas duas vertentes: a de aplicação expedicionária – de índole militar, e a de aplicação jurisdicional – de carácter civil.

**Marinha de aplicação expedicionária** – É a Marinha dedicada à defesa militar e apoio à política externa do Estado.

**Marinha de aplicação jurisdicional** – É a Marinha dedicada à função de segurança e autoridade do Estado.

**Marinha equilibrada** – É uma Marinha que cobre um largo espectro de missões e que valoriza mais a imprevisibilidade de ameaça e a diversidade de interesses, permitindo assim uma optimização dos recursos atribuídos.

**Marinha especializada** – É uma Marinha que tem como pretensão essencial concentrar os meios num pequeno espectro de missões consideradas críticas, apostando em interesses mais previsíveis e limitados.

**Marinha *militar*** – Sinónimo (popular) de Marinha de aplicação expedicionária.

**Marinha *não-militar*** – Sinónimo (popular) de Marinha de aplicação jurisdicional.

**MMHS** - *Military Message Handling System*.





## Anexo A – Questionário intróito aos entrevistados

### **QUESTIONÁRIO – que disrupções?**

A expressão prática do conceito de Marinha de “*duplo uso*” encontra resposta no adequado balanceamento entre dois tipos de missões:

1. As missões dedicadas à defesa militar e apoio à política externa, de aplicação expedicionária;
2. As missões vocacionadas para a segurança e autoridade do Estado, de aplicação jurisdicional.

Enquanto a primeira constitui função militar, a segunda é essencialmente uma função *não-militar* que se articula com as demais autoridades na jurisdição da segurança e autoridade do Estado.

A. Suponha a seguinte situação:

Faz parte da guarnição duma corveta que se encontra em serviço SAR, navegando ao largo da costa do Algarve. Pelas vinte horas do dia 15 de Junho, com “mar chão”, às cinco milhas distantes de Tavira, é detectada uma lancha rápida repleta de pessoas africanas, dirigindo-se para a costa portuguesa. À ordem de parar dada pela corveta, um dos dois indivíduos que dirige a lancha atira duas pessoas à água e põe-se em fuga direccionando-se para Espanha.

- Como deve a corveta proceder nesta situação? Militarmente? Não militarmente?

B. Prestando serviço na Marinha Portuguesa, que outras situações entende poderem ocorrer que constituam uma **disrupção** <sup>(1)</sup> entre a “*Marinha-militar*” e a “*Marinha não-militar*”?

**(1) Disrupção** – Entendido aqui como “*perturbação*” ou “*interrupção*” do trabalho/função normal da Marinha.

Queira fazer o favor de enviar a sua opinião para um dos seguintes e-mails:

[silva.martins@marinha.pt](mailto:silva.martins@marinha.pt)

[pasimartins@gmail.com](mailto:pasimartins@gmail.com)

Caso pretenda assegurar em absoluto o seu anonimato, poderá enviar por escrito a sua opinião para:  
1TEN Silva Martins – Direcção do Serviço de Saúde – Edifício Central de Marinha – Terreiro do Paço – Lisboa.



### Anexo B – Quadro distributivo dos entrevistados e dos assuntos abordados

<b>Entidade</b>	<b>Justificação</b>	<b>Assuntos abordados na entrevista</b>
CMG Louro Alves	Função: DGAM	Comando Geral da PM; Tribunal Marítimo; Distribuição de mensagens; Emolumentos; Implicação nas carreiras; Dignificação da actividade.
CFR Carrondo Dias	Função: DGAM	Competência disciplinar sobre a PM; Articulação entre entidades envolvidas; Simultaneidade de forças no TOA e respectivo normativo de comunicação; Embarque da PM;
CFR Sardinha Monteiro	Função: EMA – Divisões	Enquadramento legal da pirataria; LOMAR, art. 17º, n.º 2 alínea a); Autoridade do CEMA sobre a PM; Lei do SIFICAP (DL 79/2001)
CFR Neves Correia	Função: EMA – Divisões	Necessidade estratégica da PM a bordo; Limitações do uso da força; A PM como braço armado do Capitão do Porto; INTEGREGX 2009; Afectação de navios à DGAM; Escolas de mergulho: EM e Forense





## Anexo C – Questionário aplicado às guarnições das Unidades seleccionadas

### QUESTIONÁRIO

Agradeço-vos a atenção que ides prestar à leitura desta página e expresso desde já o meu grato reconhecimento pelas respostas que me ireis proporcionar.

O presente questionário integra o trabalho “*Breve Estudo*” que o aluno do Instituto de Estudos Superiores Militares (IESM) pretende realizar, no âmbito do curso que frequenta (CPOS 2009/2010). O universo de respondentes constitui a guarnição dos Organismos/Unidades da Marinha seleccionadas como amostra para aplicação do questionário. Para que seja **garantido o anonimato** dos respondentes, solicito que:

- Não respondam ao questionário, se for essa a vossa decisão;
- Não se identifiquem;
- Dobrem o questionário após responderem;
- Coloquem ou façam colocar de seguida na secretária do *Oficial-de-dia* ou na secretária do *Sargento-de-dia*, ou ainda noutro local que superiormente vos seja indicado quando vos distribuírem este questionário.

Nos últimos anos várias entidades se referiram à “*Marinha de duplo uso*”, em palestras, alocações, simpósios, estando mesmo tal expressão contida em Diário da República, 1.ª série - N.º 179, de 15 de Setembro de 2009 (página 6435), no 7.º parágrafo do preâmbulo do Decreto-Lei n.º 233 (*LOMAR*). No entanto, tal conceito não será do conhecimento de todos os intervenientes nessa mesma Marinha, havendo certamente quem desconheça. Pretende este questionário identificar qual a percepção que os respondentes têm sobre o conceito de “*Marinha de duplo uso*”. Assim, solicita-se que respondam objectivamente às questões abaixo colocadas, expressando o vosso entendimento sem consultarem qualquer outra opinião.

1. Coloque uma cruz na quadrícula que lhe corresponde:

Sou:      Oficial       Sargento       Praça       Civil

2. Sobre o conceito de “*Marinha de duplo uso*”, assinalo com uma cruz que:

Nunca ouvi falar

Já ouvi falar, mas **não sei** o que é

Já ouvi falar, mas **não sei bem** o que é

Já ouvi falar e **sei** o que é

Já ouvi falar e **sei bem** o que é

3. A Unidade onde agora presto serviço é:

Uma escola       Um navio

Uma capitania       Outra



## **Anexo D – Corpo de Conceitos**

**Disrupção** - Do inglês *disruption* tem a mesma origem e traduz-se em português como perturbação. Interrupção habitual ou intencional do trabalho ou de prática normal. Qualquer comportamento que surja como problemático, inapropriado ou perturbador.

**Marinha de *duplo uso*** – Constitui o desempenho de missões da Marinha nas duas vertentes: a de aplicação expedicionária – de índole militar, e a de aplicação jurisdicional – de carácter civil.

**Marinha equilibrada** – É uma Marinha que cobre um largo espectro de missões e que valoriza mais a imprevisibilidade de ameaça e a diversidade de interesses, permitindo assim uma optimização dos recursos atribuídos.

**Marinha especializada** – É uma Marinha que tem como pretensão essencial concentrar os meios num pequeno espectro de missões consideradas críticas, apostando em interesses mais previsíveis e limitados.

**Marinha de aplicação expedicionária** – É a Marinha dedicada à defesa militar e apoio à política externa do Estado.

**Marinha de aplicação jurisdicional** – É a Marinha dedicada à função de segurança e autoridade do Estado.



## Anexo E – Modelo Conceptual

Conceito	Variáveis / Componentes	Indicadores
Marinha expedicionária	Defesa militar	-Dispositivos posicionados para a defesa do território nacional; -Operações de protecção e vigilância de linhas de comunicação; -Operações de combate às redes transnacionais de terrorismo, tráfico de armas, de droga e escravatura; -Planeamentos, programações e projecções de forças; -Participações em alianças (NATO, EU, UEO, PALOP, CPLP).
	Apoio à política externa	-Apoios à política externa do Estado; -Aproximações da cultura portuguesa pelo mundo fora.
Marinha jurisdicional	Segurança do Estado	- Controlos das rotas marítimas; -Combates ao terrorismo, pirataria, tráfico de pessoas e bens;
	Autoridade do Estado	- Operações de fiscalizações das pescas; -Operações de preservação dos recursos marinhos; - Investigações científicas associadas ao mar - Combates à poluição;
Duplo uso	Legislação e normativos enquadrantes	- Percentagem de cobertura legislativa e normativa das missões de aplicação expedicionária e jurisdicional;
	Recursos utilizados	- Navios afectos às missões; - Pessoal afecto às missões; -Logística afecta às missões: material, finanças, Unidades e Organismos da Marinha.





**Anexo F – Distribuição das respostas pelas Unidades escolhidas para amostra**

Tabela n.º 1: TABELA MESTRA

		Nunca ouvi falar (A)						Já, mas não sei o que é (B)						Já, mas não sei bem (C)						já, e sei o que é (D)						Já, e sei bem o que é (E)						TOTAIS
		OF	S A R	P R A	PM	TM	C I V	OF	S A R	P R A	PM	TM	C I V	OF	S A R	P R A	P M	TM	C I V	O F	S A R	P R A	P M	TM	C I V	O F	S A R	P R A	P M	TM	C I V	
NRP "JOÃO COUTINHO"		0	10	32	0	0	0	0	2	13	0	0	0	1	2	5	0	0	0	4	0	0	0	0	0	2	1	3	0	0	0	75
ESCOLA NAVAL		1	9	29	0	0	8	2	2	4	0	0	1	0	2	1	0	0	0	5	7	0	0	0	0	4	1	2	0	0	0	78
ESCOLA de TECNOLOGIAS NAVAIS		14	48	21	0	0	3	1	4	1	0	0	0	3	8	0	0	0	1	15	9	1	0	0	2	13	1	0	0	0	0	145
CAPITANIA e COMANDO LOCAL		0	3	5	19	8	6	0	0	0	3	0	0	0	0	1	3	1	0	0	3	0	7	3	2	4	0	0	4	0	0	72
T O T A I S	F=Soma	15	70	87	19	8	17	3	8	18	3	0	1	4	12	7	3	1	1	24	19	1	7	3	4	23	3	5	4	0	0	370
	G=F/ I	7%	32%	40%	9%	4%	8%	9%	24%	55%	9%	0%	3%	14%	43%	25%	11%	4%	4%	41%	33%	2%	12%	5%	7%	66%	9%	14%	11%	0%	0%	
	H=F/370	4%	19%	24%	5%	2%	5%	1%	2%	5%	1%	0%	0%	1%	3%	2%	1%	0%	0%	6%	5%	0%	2%	1%	1%	6%	1%	1%	1%	0%	0%	100%
	I=Soma de F <sub>s</sub>	216						33						28						58						370						
		58%						9%						8%						16%						100%						