

**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**MESTRADO CIÊNCIAS MILITARES – SEGURANÇA E DEFESA**

**2013/2014**



**DISSERTAÇÃO**

**A SEGURANÇA DA PLATAFORMA CONTINENTAL:  
O CASO NACIONAL**

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DOS SEUS AUTORES, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS E DA GUARDA NACIONAL REPUBLICANA.



**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**A SEGURANÇA DA PLATAFORMA CONTINENTAL:  
O CASO NACIONAL**

Rui Pedro Gomes Fernando da Silva Lampreia

Capitão-de-fragata

Dissertação de Mestrado em Ciências Militares – Segurança e Defesa

Pedrouços 2014



**INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES**

**A SEGURANÇA DA PLATAFORMA CONTINENTAL  
O CASO NACIONAL**

**Rui Pedro Gomes Fernando da Silva Lampreia**

**Capitão-de-fragata**

Dissertação de Mestrado em Ciências Militares – Segurança e Defesa

Orientador: Tenente-coronel INF (Doutor) Luís Fernando Machado Barroso

Pedrouços 2014



## **Agradecimentos**

A conclusão deste trabalho não teria sido possível sem o envolvimento e o apoio prestado por diversas pessoas e que recordo aqui com toda a justiça e agrado.

Assim, começo por expressar os meus sinceros agradecimentos ao orientador deste trabalho, o Tenente-coronel de Infantaria (Doutor) Luís Barroso, pela forma académica como me norteou em todo o processo e pela sua disponibilidade.

Pela forma solícita e generosa como me facilitaram na recolha de elementos, e pela pertinência das suas contribuições, não posso deixar de expressar o meu agradecimento aos seguintes oficiais: CFR EN-MEC Ribeiro Gonçalves (Superintendência do Serviço de Material), CFR AN Lavaredas Serrano (Direção de Navios), TCOR Inf<sup>a</sup> Silva Guerreiro (Unidade de Controlo Costeiro), CTEN Madaleno Galocha (Comando Naval), CTEN M Coelho Dias (Comando Naval) e ao 1TEN STP Nascimento Rosário (Direção-geral da Autoridade Marítima, Comando-geral da Polícia Marítima).

Finalmente, um agradecimento muito especial à minha mulher, Carla, e aos meus filhos, Diogo e Tiago, pela compreensão e apoio demonstrado ao longo de todo o Curso de Estado-Maior Conjunto 2012/2013 e durante a elaboração desta dissertação de mestrado no ano letivo de 2013/2014.



## Índice

<b>Introdução .....</b>	<b>1</b>
<b>1. O Estado da Arte .....</b>	<b>16</b>
<b>2. O Desenvolvimento do Modelo de Análise .....</b>	<b>23</b>
<b>a. Entidades com soberania e jurisdição no mar .....</b>	<b>23</b>
(1) Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia.....	24
(2) Ministério da Agricultura e do Mar .....	25
(3) Ministério da Economia .....	27
(4) Ministério da Administração Interna .....	28
(5) Ministério da Justiça .....	29
(6) Ministério da Saúde .....	29
(7) Ministério das Finanças .....	29
(8) Ministério da Defesa Nacional.....	30
(9) Entidades que contribuem para a segurança da plataforma continental .....	31
<b>b. Modelo de Análise .....</b>	<b>33</b>
<b>3. Observação e análise de dados e conceitos.....</b>	<b>39</b>
<b>a. Meios da capacidade de vigilância marítima remota.....</b>	<b>39</b>
(1) O sistema Vessel Traffic Service .....	40
(2) O sistema MONICAP .....	41
(3) O sistema SIVICC.....	41
(4) Vigilância espacial .....	43
(5) Centro de Operações Marítimas.....	43
(6) O futuro da vigilância marítima nacional .....	44
<b>b. Meios da capacidade de patrulha e fiscalização .....</b>	<b>47</b>
(1) Marinha .....	47
(2) Força Aérea Portuguesa .....	59
(3) Unidade Controlo Costeiro .....	60
<b>c. Meios da capacidade científica .....</b>	<b>63</b>
(1) Marinha .....	63



(2)	O Instituto Português do Mar e da Atmosfera .....	67
(3)	Outros cruzeiros científicos .....	69
<b>d.</b>	<b>Mecanismos de articulação e de cooperação.....</b>	<b>73</b>
(1)	Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar .....	73
(2)	Conselho Coordenador Nacional do SAM .....	73
(3)	Sistema da Autoridade Marítima .....	74
(4)	Centro Nacional Coordenador Marítimo .....	76
(5)	Marinha e a Policia Judiciária.....	77
(6)	Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo .....	77
(7)	Vigilância e fiscalização da atividade da pesca .....	79
(8)	Proteção dos Portos.....	80
(9)	Centro de Operações Marítimas.....	82
(10)	Agência Europeia de Segurança Marítima .....	83
<b>e.</b>	<b>Fatores determinantes para a segurança da Plataforma Continental.....</b>	<b>84</b>
(1)	Político .....	85
(2)	Económico .....	86
(3)	Migração .....	88
(4)	Atores não-estatais .....	90
(5)	Tecnológico.....	91
(6)	Informação .....	93
(7)	Direito Internacional do Mar .....	94
(8)	Fenómenos naturais .....	98
(9)	Poluição do meio marinho .....	99
<b>f.</b>	<b>Síntese conclusiva .....</b>	<b>100</b>
(1)	Articulação de competências dentro das 12MN .....	100
(2)	Vigilância e patrulha marítima para além das 50 MN .....	101
(3)	Soberania nacional nos espaços marítimos.....	103
	<b>Conclusões .....</b>	<b>106</b>
	<b>Referências Bibliográficas .....</b>	<b>112</b>



## **Índice de Figuras**

FIGURA Nº 1 - LIMITES EXTERIORES DA PLATAFORMA CONTINENTAL .....	10
FIGURA Nº 2 – DESENHO OPERACIONAL DE ATUAÇÃO NO MAR .....	33

## **Índice de Tabelas**

TABELA 1 – MEIOS DA ARMADA PARA A PATRULHA E FISCALIZAÇÃO .....	48
TABELA 2 - OUTROS MEIOS DA ARMADA.....	54
TABELA 3 - MEIOS PARA SALVAMENTO DA AMN.....	55
TABELA 4 - MEIOS DE POLICIAMENTO DA AMN.....	56
TABELA 5 - MEIOS DE COMBATE À POLUIÇÃO DA AMN .....	57
TABELA 6 - MEIOS PARA ASSINALAMENTO MARÍTIMO DA AMN .....	58
TABELA 7 - MEIOS AÉREOS PARA A SEGURANÇA E AUTORIDADE DO ESTADO.....	59
TABELA 8 - MEIOS DE INTERVENÇÃO DA UCC .....	61
TABELA 9 - OUTRAS CAPACIDADES E MEIOS DA UCC .....	62
TABELA 10 - MEIOS DA CAPACIDADE TÉCNICA DO IH .....	64
TABELA 11 - MEIOS DA CAPACIDADE OCEANOGRÁFICA E HIDROGRÁFICA .....	66
TABELA 12 - MEIOS NAVAIS DE INVESTIGAÇÃO HALIÊUTICA.....	68
TABELA 13 - CRUZEIROS DE INVESTIGAÇÃO CIENTÍFICA ESTRANGEIROS .....	71



## Resumo

O presente trabalho de investigação visa caracterizar a segurança da plataforma continental nacional, segundo a dimensão de segurança (*safety* e *security*) e a dimensão de conhecimento científico. A justificação do tema é sustentada por argumentos que decorrem das atuais circunstâncias em que o país se encontra: profunda crise financeira com impacto na segurança; uma multiplicidade de entidades e organismos do Estado com atribuições nos espaços marítimos nacionais; quatro entidades com meios para atuar no mar; a falta de articulação; a obsolescência e falta de meios e capacidades; e a limitada capacidade de vigilância marítima. Sendo portanto oportuno efetuar a caracterização das capacidades e meios nacionais e dos fatores determinantes para a segurança da plataforma continental nacional.

Em termos metodológicos o *design* da investigação consiste no “Estudo de Caso”, uma vez que permite efetuar uma análise detalhada e intensiva do objeto de estudo. A estratégia de pesquisa é mista (quantitativa e qualitativa) e o raciocínio de análise hipotético-dedutivo. Foram ainda efetuadas entrevistas diretivas ou semiestruturadas a personalidades com responsabilidades na segurança da plataforma continental pertencentes a entidades e/ou organismos do Estado.

Concluimos que, não obstante as capacidades e meios nacionais de vigilância remota possuírem limitação na cobertura espacial dos espaços marítimos, e os meios oceânicos de patrulha e fiscalização e de conhecimento científico se encontrem obsoletos e serem atualmente insuficientes ou inexistentes, Portugal, tem vindo a garantir a soberania e a jurisdição dos espaços marítimos nacionais. No entanto, se não se investir na continuidade destas capacidades, o país corre risco de não garantir autonomamente a segurança e o conhecimento científico da plataforma continental, ficando dependente dos parceiros da UE e/ou da OTAN, transformando-se, nestas circunstâncias, num Estado protegido.

**Palavras-Chave:** Plataforma Continental; Capacidades; Meios; Segurança; e Soberania.



## **Abstract**

*The aim of this research is to characterize the security in the national continental shelf, according to the security dimension (safety and security) and the dimension of scientific knowledge. The rationale behind this theme is supported by arguments arising from the current circumstances of the country: severe financial crisis with impact on security; a multitude of entities and state agencies with responsibilities in the national maritime areas; four entities with means to act at sea; lack of coordination; obsolescence and lack of resources and capabilities; and the limited maritime surveillance capability. In these circumstances is appropriate to conduct a survey of the capabilities and national means and the factors that determine the national security of the continental shelf.*

*Methodologically the research design is the "Case Study", since it allows detailed and intensive analysis to the observed state entities and organizations. The research strategy is mixed (quantitative and qualitative), and the reasoning analysis hypothetical-deductive. We're also, carried out, semi-structured interviews to individuals from state entities and/or organizations with responsibilities in the security of the continental shelf.*

*We conclude that, although the national capabilities and means for monitoring the maritime spaces remotely have a limited coverage, and the ocean means for patrol, boarding and scientific surveys are obsolete and currently lacking or insufficient, Portugal has guaranteed the security of the continental shelf. However, for the continuity of these capacities, economic effort should be done. The fail in the security, planning and ordering of the continental shelf, Portugal can become dependent on the EU and / or NATO partners and, under these circumstances, can become a protected state and loses Sovereignty at sea.*

**Keywords:** *Continental Shelf; Capabilities; Means; Security; and Sovereignty.*



## Lista de Abreviaturas

ACPTMP	Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos
ADCP	<i>Acoustic Doppler Current Profiler</i>
AESM	Agencia Europeia de Segurança Marítima
AIS	<i>Automatic Identification System</i>
AMN	Autoridade Marítima Nacional
ANA	Aeroportos e Navegação Aérea
ANCTM	Autoridade Nacional de Controlo do Trafego Marítimo
ANP	Autoridade Nacional de Pesca
ANPC	Autoridade Nacional de Proteção Civil
ANS	Autoridade Nacional de Saúde
AP	Autoridade Portuária
APA	Agencia Portuguesa do Ambiente
APP	Autoridade Proteção de Porto
AT	Autoridade Tributária e Aduaneira
BD	Base de Dados
BF	Brigada Fiscal
BSM	Busca e Salvamento Marítimo
CCCO	Centro de Comando e Controlo Operacional
CCN	Conselho Coordenador Nacional
CCNSAM	Conselho Coordenador Nacional do Sistema de Autoridade Marítima
CCPTMP	Conselho Consultivo para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos
CCTMC	Centro de Controlo de Trafego Marítimo Costeiro
CCVP	Centro de Controlo e Vigilância das Pescas
CDG	Centro de Gravidade
CEDN	Conceito Estratégico de Defesa Nacional
CEE	Comunidade Económica Europeia
CEMA	Chefe Estado-maior da Armada
CI	Contexto Internacional



CIAM	Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar
CISE	<i>Common Information Sharing Environment</i>
CLPC	Comissão Limites Plataforma Continental1
CNCM	Centro Nacional Coordenador Marítimo
CNO	Carta Náutica Oficial
CNUDM	Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
CO	Capacidade Operacional
CODU	Centro de Orientação de Doentes Urgentes
COMAR	Centro de Operações Marítimas
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CPP	Comissão de Planeamento e Programação
CSAR	Busca e Salvamento em Combate
CTD	<i>Conductivity, Temperature, and Depth</i>
CVP	Cruz Vermelha Portuguesa
CZM	Comando de Zona Marítima
DCC	Destacamento de Controlo Costeiro
DCPM	Direção de Combate à Poluição do Mar
DGAIEC	Direção-geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo
DGAM	Direção-geral da Autoridade Marítima
DGEG	Direção-geral da Energia e Geologia
DGPA	Direção-geral das Pescas e Aquacultura
DGRM	Direção-geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
DGS	Direção Geral de Saúde
DNP	Dispositivo Naval Padrão
DRPM	Direção Regional de Pescas da Madeira
DSC	<i>Digital Selective Call</i>
DVM	Destacamento Vigilância Móvel
EADS	<i>European Aeronautic Defence and Space Company</i>
ED	Estado Dependente
EEA	<i>European Environmental Agency</i>
EEINP	Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente



EF	Estado Forte
EL	Estado Limitado
EMC	Equipamento de Monitorização Contínua
EMEPC	Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
EMN	Espaços Marítimos Nacionais
EMSA	<i>European Maritime Agency</i>
ENM	Estratégia Nacional para o Mar
EO	Elétrico-ótico
ESA	<i>European Space Agency</i>
EST	Esquema de Separação de Trafego
EUA	Estados Unidos da América
EUCISE	<i>European Union Common Information Sharing Environment</i>
EUROSUR	<i>European Border Surveillance System</i>
FAO	<i>Food and Agriculture Organization</i>
FAP	Força Aérea Portuguesa
FMI	Fundo Monetário Internacional
GNR	Guarda Nacional Republicana
HIP	Hipótese
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IDN	Instituto de Defesa Nacional
IGP	Inspeção-geral das Pescas
IH	Instituto Hidrográfico
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
INAG	Instituto da Água
INDRA	<i>Spanish Information Technology and Defense Systems Company</i>
IOPD	<i>Integrated Ocean Drilling Program</i>
IPIMAR	Instituto Português das Pescas e do Mar
IPMA	Instituto Português do Mar e da Atmosfera
IPTM	Instituto Português dos Transportes Marítimos
IRA	Inspeção Regional dos Açores
IRM	Inspeção Regional da Madeira
IRPA	Inspeção Regional Pescas dos Açores



LAOS	<i>Long Arm Operational System (Surveillance Systems)</i>
LFC	Lancha de Fiscalização Costeira
LRIT	<i>Long Range Identification and Tracking</i>
MAI	Ministério da Administração Interna
MAM	Ministério da Agricultura e do Mar
MAMAOT	Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território
MAOTE	Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia
MARSUNO	<i>Maritime Surveillance in the Northern Sea Basins</i>
MCCIS	<i>Maritime Command and Control Information System</i>
MDN	Ministério da Defesa Nacional
MEC	Ministério da Educação e Ciência
MJ	Ministério da Justiça
MN	Milha Náutica
MNE	Ministério dos Negócios Estrangeiros
MONICAP	Monitorização Contínua das Atividades de Pesca
MOU	<i>Memorandum of Understanding</i>
MRCC	<i>Maritime Rescue Coordination Centre</i>
MT	Mar Territorial
NAFO	<i>Northwest Atlantic Fisheries Organization</i>
NIPIM@R	Projeto de Vigilância e Monitorização Marítima Integrados
NPO	Navio de Patrulha Oceânico
NU	Nações Unidas
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OE	Objetivo Específico
ONU	Organização das Nações Unidas
OPP	Oficial Proteção de Porto
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PC	Plataforma Continental
PIB	Produto Interno Bruto
PJ	Policia Judiciária
PM	Polícia Marítima



PSC	<i>Port State Control</i>
PSP	Polícia de Segurança Pública
QD	Questão Derivada
RADAR	<i>Radio Detection and Ranging</i>
RCM	Resolução de Conselho de Ministros
RCCE	Relatório de Campanha Científicos Estrangeiros
SAER	Sociedade de Avaliação Estratégica e Risco
SAM	Sistema da Autoridade Marítima
SAM	Sistema de Autoridade Marítima
SAR	<i>Search and Rescue</i>
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SIFICAP	Sistema de Fiscalização e Controlo das Atividades da Pesca
SIS	Sistema de Informações e Segurança
SIVE	Sistema Integrado de Vigilância Interna
SIVICC	Sistema de Integrado de Vigilância, Comando e Controlo
SMA	Estação de Monitorização de Satélites
SNBSM	Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea</i>
SUBOPAATH	Autoridade para a Operação de Submarinos
UAM	Unidade Auxiliar de Marinha
UCC	Unidade de Controlo Costeiro
UE	União Europeia
UN	<i>United Nations</i>
VMS	<i>Vessel Monitoring System</i>
VTS	<i>Vessel Traffic Service</i>
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Económica Exclusiva



## Introdução

*Portugal deverá “dispor de capacidade de patrulha oceânica e de fiscalização costeira e capacidade oceanográfica, de modo a garantir, simultânea e continuamente, o controlo e vigilância do espaço marítimo sob responsabilidade e jurisdição nacional, as missões de interesse público e as atribuições cometidas à Armada no âmbito do Sistema de Autoridade Marítima.”*

(RCM, 2013, p. 2286)

Com a presente investigação pretendemos caracterizar a segurança da plataforma continental, no âmbito das funções do Estado no mar para a salvaguarda da vida humana, a autoridade e a investigação científica. A justificação deste estudo prende-se com o facto de existirem mais de uma dezena de entidades e/ou organismos do Estado nos espaços marítimos nacionais, assim como encontram-se diminuídos os meios e capacidades para o exercício daquelas funções. Circunstâncias que colocam em risco a soberania nacional no mar e, portanto, devem ser premonidas, pois são um obstáculo ao aproveitamento que Portugal deve fazer da relevante posição no Atlântico: a vastidão dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional; e a necessidade de Portugal se consolidar como coprodutor de segurança internacional.

A posição geográfica é relevante pela sua centralidade em relação a três grandes eixos marítimos: o Atlântico norte; o Atlântico sul; e o Mar Mediterrâneo. Daqui resulta que os espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional sejam cruzados por importantes rotas comerciais, cuja regularidade do tráfego, o combate ao crime organizado e a salvaguarda da vida humana sejam condições decisivas para a credibilização de Portugal junto dos parceiros internacionais, designadamente os da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), União Europeia e Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). Para além destas três condições, a caracterização dos recursos existentes no leito e subsolo da plataforma continental também constitui um objetivo de elevada importância para o ordenamento dos espaços marítimos nacionais, atento ao potencial contributo para a recuperação da autonomia financeira de Portugal, perdida em 2011, com o resgate financeiro concedido pela *Troika* –



Comissão Europeia, Banco Central Europeu e Fundo Monetário Internacional (FMI) – e ainda não recuperada totalmente.

Com a possibilidade de Portugal estender a sua plataforma continental, para além das 200 milhas náuticas e até ao limite exterior máximo de 350 milhas náuticas, proposta submetida à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) das Nações Unidas (NU) em 2009, a área marítima sob soberania e jurisdição nacional praticamente duplica, passando de 2.000.000 Km<sup>2</sup> para cerca de 4.000.000 Km<sup>2</sup>, o equivalente a 91% da área emersa da União Europeia. Consequentemente, podemos deduzir que o esforço operacional das entidades e/ou organismos do Estado, cuja missão no mar garante as condições anteriormente referidas, poderá também duplicar.

No que concerne à segurança da vida humana no mar, importa ter noção que a área de responsabilidade nacional para a busca e salvamento marítimo é superior à de soberania e jurisdição, totalizando cerca de 6.000.000 Km<sup>2</sup> (63 vezes a área terrestre nacional emersa). Não obstante a vastidão desta área, Portugal tem tido uma taxa de sucesso anual de busca e salvamento marítimo que se situa entre os 96 e os 98%, distinguindo-se como valor de referência a nível internacional. Por conseguinte, confere às tripulações dos navios que cruzam os espaços marítimos nacionais um sentimento de segurança, em virtude da confiança percebida pela eficiência do sistema nacional para a busca e salvamento marítimo. Assim, é muito importante manter esta taxa de sucesso.

Relativamente ao tráfego marítimo, sabendo que cerca de 90% das importações e exportações são efetuadas por via marítima, é condição necessária a garantia regular da segurança nas principais rotas que atravessam os espaços marítimos.

No que concerne ao ordenamento dos espaços marítimos nacionais, torna-se necessário e urgente realizar trabalhos de investigação científica para a caracterização dos recursos não vivos (minerais, hidrocarbonetos, gás natural, etc.) existentes no leito e subsolo da plataforma continental, por forma a promover a sua exploração económica sustentável, racional e eficiente em conformidade com a recente publicação da Lei que estabelece as “Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional” – Lei n.º 17/2014, de 10 de abril (Assembleia da República, 2014, p. 2358). Assim, atendendo à vastidão dos espaços marítimos nacionais e à possibilidade de serem estendidos até ao limite máximo de 350 milhas náuticas, afigura-se como um enorme empreendimento a garantia da



sua segurança. Num futuro próximo, atendendo ao facto da significativa e crescente realização de campanhas de investigação científica por parte de países estrangeiros, cuja média nos últimos seis anos foi de cerca de 800 (oitocentos) dias em águas jurisdicionais (corresponde a cerca de dois navios estrangeiros em permanente atividade científica, durante os 365 dias do ano). Nestas circunstâncias, aquando da conceção de licenças a terceiros para exploração e aproveitamento dos recursos naturais, Portugal, com certeza, por desconhecimento dos seus recursos, encontrar-se-á em desvantagem negocial.

Fazendo uma retrospectiva aos assuntos do mar nos últimos cerca de 28 anos, verificamos que em Portugal ocorreram duas grandes mudanças políticas. A primeira, que designamos de “costas para o mar”, ocorre com a entrada do país na Comunidade Económica Europeia (CEE) em 1986, onde o financiamento externo e a economia de mercado substituíram a criação de riqueza interna e aumentou a dependência externa, cujas principais consequências foram: a perda de soberania sob os recursos vivos do mar, a redução da frota de pesca, o enfraquecimento da indústria/construção naval e o desinvestimento nas capacidades e meios para a segurança e autoridade do Estado no mar. Ou seja, uma redução significativa do Poder Marítimo e, particularmente do Poder Naval. A segunda mudança política que designamos de “vontade para usar o mar” foi iniciada em 2006, com a definição da primeira Estratégia Nacional para o Mar, a qual obteve crescente importância com o aparecimento da crise financeira que se instalou no país a partir de 2011, e o consequente pressuposto de que o regresso ao mar seria um objetivo estratégico para contribuir para a recuperação da autonomia financeira e reencontro da identidade nacional.

Contudo, ter vontade para regressar ao mar não é suficiente. É necessário que as entidades e/ou organismos do Estado com atribuições no âmbito da segurança (*safety* e *security*) e investigação científica no mar disponham de capacidades e meios operacionais adequados para o cumprimento das suas missões, condição fundamental para a segurança da plataforma continental e, conseqüentemente, da soberania nacional. Assim sendo, tendo em consideração as consequências da mudança política de 1986 e de 2006, e considerando ainda a possibilidade dos espaços marítimos nacionais duplicarem, é importante e urgente observar e analisar as capacidades e os meios nacionais com atribuições na segurança da plataforma continental, por forma a identificar potencialidades e vulnerabilidades e encontrar soluções para melhorar a ação do Estado no mar.



Observando os meios da capacidade de patrulha e fiscalização nacionais, verificamos que estes, na sua generalidade, se encontram com idade bastante avançada, com médias de idade que rondam os 40 anos. A este facto é necessário referir os recorrentes problemas de manutenção das plataformas, dos equipamentos e sistemas de propulsão, produção de energia que resultam na redução do número de meios navais disponíveis. Por conseguinte, atualmente, o número de meios navais disponíveis para garantir o Dispositivo Naval Padrão<sup>1</sup> da Marinha parece insuficiente. Para minimizar o impacto da falta de meios, a Marinha tem vindo a empenhar meios navais do tipo Fragata (navios combatentes), que, para além do custo de operação ser francamente mais elevado em comparação com os meios que normalmente são empenhados nas missões não militares, não se consideram adequadas para aquele tipo de missão. Isto resulta da falta de proporcionalidade nas ações de fiscalização marítima (vistoria no mar a embarcações de pesca, de recreio e/ou marítimo turísticas) e vulgarização de um importante instrumento de força da Defesa Nacional. Assim, consideramos oportuno efetuar o levantamento das capacidades e dos meios nacionais fundamentais para garantir a segurança da plataforma continental e a economia do mar: a segurança (*safety* e *security*) e as ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento, exploração e aproveitamento dos recursos marítimos.

A corroborar com a mudança política de 2006, os responsáveis políticos nacionais, seduzidos pelo potencial contributo das atividades marítimas para a economia nacional, como os recursos minerais da plataforma continental e o turismo marítimo, voltaram-se para o mar. São vários os indicadores que apontam neste sentido: a primeira Estratégia Nacional para o Mar (ENM) 2006-2016, referida anteriormente como referência de mudança; o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) de 2013; e a segunda ENM 2013-2020. Em relação às duas últimas, consideramos importante encontrar linhas de ação e objetivos estratégicos que reforcem a justificação da problemática da presente investigação.

---

<sup>1</sup> O Dispositivo Naval Padrão consiste no modelo de emprego de meios navais necessários para que a Marinha desenvolva permanentemente a sua atividade operacional de interesse público, designadamente a salvaguarda da vida humana no mar (*safety*), a vigilância e a fiscalização marítima, nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional (*security*). O DNP é constituído por um mínimo de oito meios navais da Marinha que guarnecem em permanência (24 horas, 7 dias da semana) e com elevada prontidão as três subáreas da Zona Económica Exclusiva (Continente, Açores e Madeira). Ficando ainda um meio naval de reserva de SAR, normalmente estacionado na Base Naval de Lisboa com elevada prontidão também.



Quanto ao Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) 2013, identificamos também importantes orientações estratégicas para os assuntos do mar: a possibilidade de Portugal se colocar no centro das redes portuárias internacionais e das rotas comerciais e energéticas; e a possibilidade de vir a explorar importantes matérias-primas e recursos energéticos. Refere ainda a necessidade de manter uma capacidade adequada de vigilância e controlo do espaço marítimo sob responsabilidade nacional; racionalizar os meios e as instituições envolvidas na vigilância e assistência marítima, maximizando as capacidades existentes e melhorando a eficiência no emprego dos meios; promover e incentivar a preservação, aproveitamento e utilização, de modo multidisciplinar, dos recursos marinhos da Zona Económica Exclusiva e da Plataforma Continental (RCM, 2013, p. 59).

Quanto à ENM 2013-2020, encontramos cinco grandes objetivos estratégicos, designadamente: recuperar a identidade marítima; concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico; aumentar a contribuição do setor do mar para o Produto Interno Bruto (PIB); reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional; e consagrar Portugal como nação marítima, essencial para a Política Marítima Integrada e da Estratégia Marítima da União Europeia para o Atlântico (RCM, 2013).

Estas estratégias confirmam a importância de manter a capacidade de vigilância e controlo do espaço marítimo e de desenvolver as capacidades científicas para o conhecimento e aproveitamento dos recursos do mar. Por outro lado, conforme referimos anteriormente, estas capacidades encontram-se em situação problemática decorrente da falta de investimento em novos meios para as capacidades de patrulha, fiscalização e de investigação científica.

Das leituras exploratórias efetuadas, verificamos que os recentes estudos e publicações sobre os assuntos do mar são essencialmente orientados ao potencial económico da plataforma continental, com a segurança no mar em geral e o conceito de duplo uso das capacidades da Marinha, os quais, não obstante mencionarem a importância dos instrumentos de força para atuação no mar, não efetuam uma análise atual e detalhada das capacidades e meios nacionais que os materializam. Assim, identificamos a necessidade de focalizar este estudo na segurança da plataforma continental com delimitação à análise das capacidades e meios para a segurança (*safety* e *security*) e ao conhecimento científico. Assim, a questão central (QC) é a de saber como é que o estado atual das capacidades e



meios do Poder Naval nacional e de que forma o excessivo número de entidades com jurisdição dos espaços marítimos influenciam a segurança da plataforma continental.

Em termos metodológicos o *design* da investigação consiste no “Estudo de Caso”, uma vez que permite efetuar uma análise detalhada e intensiva do objeto de estudo. A estratégia de pesquisa aplicada foi a mista (Quantitativa e Qualitativa) e o raciocínio de análise hipotético-dedutivo. Foram ainda efetuadas entrevistas diretivas ou semiestruturadas a personalidades com responsabilidades na segurança da plataforma continental pertencentes a entidades e/ou organismos do Estado.

O texto desta dissertação encontra-se dividido em três capítulos. No primeiro capítulo fez-se a análise do “Estado da Arte” com o objetivo de contextualizar a pertinência do objeto de estudo. No segundo capítulo, a análise das entidades e/ou organismos do Estado com atribuições nos espaços marítimos nacionais, com o objetivo de desenvolver o nosso mapa conceitual e o modelo de análise. No terceiro capítulo, a observação e análise dos dados e dos conceitos centrais ao objeto da nossa investigação. No quarto capítulo, apresentamos as conclusões e recomendações.

A base do nosso mapa conceitual é constituído por um corpo de conceitos que a seguir apresentamos e caracterizamos na medida necessária a esta investigação.

- **Águas Interiores**

As águas interiores são as águas sujeitas à influência das marés, que encontram-se situadas no interior da linha de base normal<sup>2</sup> e a linha da máxima preia-mar de águas vivas equinociais (Assembleia da República, 2005 g, p. n.º 2 do art.º 10). São ainda águas interiores as águas situadas no interior das linhas de base reta<sup>3</sup> e a linha da máxima preia-mar. Estes espaços normalmente compreendem baías, estuários e todas as águas fluviais até onde se faça sentir o efeito das marés.

---

<sup>2</sup> A linha de base normal é a linha de baixa-mar ao longo da costa representada nas Cartas Náuticas Oficiais (CNO) de maior escala, conforme art.º n.º 5 da CNUDM e o n.º 1 do art.º 5º da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho.

<sup>3</sup> A linha de base reta substitui a linha de base normal nos locais onde a costa “apresenta recortes profundos e reentrâncias ou em que exista uma franja de ilhas ao longo da costa na sua proximidade imediata”, conforme art.º n.º 7º da CNUDM.



O regime jurídico nas águas interiores é similar aos do território, sendo a única exceção a obrigação de conceder passagem inofensiva nos espaços que resultam do traçado de uma linha de base reta<sup>4</sup> (Escarameia, 2003, p. 663).

A soberania dos Estados nas águas interiores estende-se ao espaço aéreo sobrejacente, ao leito e ao subsolo<sup>5</sup> (Escarameia, 2003, p. 661).

- **Mar territorial**

O mar territorial corresponde a uma faixa costeira, com a largura máxima de 12 milhas náuticas<sup>6</sup>, medida a partir das linhas de base reta<sup>7</sup> (Assembleia da República, 2006 f). Esta faixa costeira inclui a coluna de água, o espaço aéreo sobrejacente, o leito e o subsolo<sup>8</sup>. Sendo a delimitação do mar territorial entre Estados efetuada através do traçado de uma linha mediana<sup>9</sup> (Escarameia, 2003, p. 661 a 664).

A soberania do Estado costeiro estende-se ao mar territorial, contudo, não se trata de uma soberania plena, pois existem alguns limites impostos pelo direito internacional marítimo, tais como o direito de passagem inofensiva<sup>10</sup> e a jurisdição penal e civil a bordo de navios estrangeiros<sup>11</sup> (Escarameia, 2003, p. 666 a 669).

- **Zona Contígua**

A zona contígua corresponde a uma faixa adjacente ao mar territorial que não pode estender-se para “além de 24 milhas náuticas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial”<sup>12</sup> (Escarameia, 2003, p. 671).

Neste espaço marítimo, o Estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização a fim de prevenir ou reprimir “infrações à sua legislação e regulamentos aduaneiros, fiscais, de emigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial”<sup>13</sup> (Escarameia, 2003, p.

---

<sup>4</sup> Conforme n.º 2 do art.º 8º da CNUDM.

<sup>5</sup> *Ibidem*, n.º 2 do art.º 2º.

<sup>6</sup> Designação em conformidade com a CNUDM e conforme alínea e) do art.º 4 da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho, uma milha náutica corresponde a 1852 metros.

<sup>7</sup> Conforme art.ºs 3º e 4º da CNUDM e art.º 6 da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho.

<sup>8</sup> Conforme n.º 2 do art.º 2 da CNUDM.

<sup>9</sup> *Ibidem*, art.º n.º 15º.

<sup>10</sup> *Ibidem*, art.ºs 19º e 20º.

<sup>11</sup> *Ibidem*, art.º 27º.

<sup>12</sup> *Ibidem*, n.º 2 do art.º 33º.

<sup>13</sup> Conforme alíneas a) e b) do n.º 1 do art.º 33º da CNUDM.



670) ou as “infrações relativas ao património cultural subaquático ocorridas naquela zona ou no mar territorial”<sup>14</sup> (Assembleia da República, 2006 f).

- **Zona Económica Exclusiva**

A zona económica exclusiva (ZEE) corresponde espaço marítimo desde o limite exterior do mar territorial até 200 milhas náuticas das linhas de base<sup>15</sup> (Assembleia da República, 2006 f). A delimitação da ZEE entre Estados costeiros e adjacentes deve ser feita por acordo, de forma a se chegar a uma solução equitativa<sup>16</sup> (Escarameia, 2003, p. 679 e 688).

A CUNDM atribui ao Estado Costeiro na sua ZEE “direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins económicos; como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos”<sup>17</sup> (Escarameia, 2003, p. 679).

Importa referir que os recursos vivos no caso da ZEE portuguesa<sup>18</sup> são comunitários. “Desde a adesão de Portugal à Comunidade Económica Europeia, em 1 de janeiro de 1986, que Portugal e Espanha mantiveram um regime de exceção, que terminou em agosto de 2004. Mantém-se, no entanto, como ZEE nacional o espaço marítimo entre as 12 e as 100 milhas náuticas nos arquipélagos dos Açores e da Madeira. Com estas alterações a que se veio juntar o tratado de Lisboa, atualmente, a responsabilidade pela conservação, gestão e exploração dos recursos vivos da ZEE portuguesa pertence a Bruxelas, que define as quotas e as espécies que se podem pescar” (Cajarabille, Ribeiro, Marques, & Monteiro, 2012, p. 48 e 49).

Relativamente à fiscalização da atividade de pesca, com a adesão à União Europeia (UE), a competência dos Estados-membros para inspecionar navios de pesca foi alterada da seguinte forma: “cada Estado-membro pode inspecionar os navios de pesca que arvorem o

---

<sup>14</sup> Conforme alínea b) do n.º 1 do art.º 16º da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho.

<sup>15</sup> Conforme art.ºs 55º e 57º da CNUDM e art.º 8º da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho.

<sup>16</sup> Conforme n.º 1 do art.º 74 da CNUDM.

<sup>17</sup> Conforme alínea a) do n.º 1 do art.º 56º da CNUDM.

<sup>18</sup> ZEE Portuguesa é composta pelas subáreas do Continente, Açores e Madeira.



seu pavilhão<sup>19</sup> em todas as águas comunitárias que não estejam sob a soberania de outro Estado-membro”<sup>20</sup> e pode também, após autorização do Estado costeiro em questão, “realizar inspeções em navios de pesca de outro Estado-membro”<sup>21</sup>, devendo esta autorização ser emitida no prazo de 12 horas<sup>22</sup> após o pedido (Conselho da União Europeia, 2009).

- **Plataforma Continental**

A CNUDM na Parte VI parágrafo 1.º do art.º 76.º estabelece que a Plataforma Continental compreende “o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do 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 náuticas das linhas de base, nos casos em que o bordo exterior da margem continental<sup>23</sup> não atinja essa distância”<sup>24</sup> (Escameia, 2003, p. 689).

Por outro lado, nos casos onde o bordo exterior da margem continental se estenda além das 200 milhas náuticas – talude e elevação continental, os Estados costeiros tem a possibilidade de estender as suas plataformas continentais para além das 200 milhas náuticas<sup>25</sup>. No entanto os pontos fixos (coordenadas geográficas<sup>26</sup>) que constituem a linha dos limites exteriores da plataforma continental, espaçados não mais do que 60 milhas entre si, devem estar situados a uma distância que não exceda 350 milhas náuticas da linha de base a partir da qual se mede a largura do Mar Territorial ou a uma distância que não exceda 100 milhas náuticas da isobatimétrica<sup>27</sup> dos 2500 metros, em conformidade com o n.º 4 a 9 do artigo 76.º da CNUDM (Escameia, 2003, p. 689 a 690).

De acordo com as alíneas 1 e 2 do artigo 77.º da CNUDM o Estado costeiro exerce direitos exclusivos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, ou seja, nenhum outro Estado pode exercer

---

<sup>19</sup> A expressão “arvore o seu pavilhão” significa a bandeira do Estado que o navio arvora.

<sup>20</sup> Conforme n.º 1 do art.º 80º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009, de 20 de novembro.

<sup>21</sup> Conforme n.º 2 do art.º 80º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009, de 20 de novembro.

<sup>22</sup> Conforme n.º 1 do art.º 81º do Regulamento (CE) n.º 1224/2009, de 20 de novembro.

<sup>23</sup> A margem continental consiste no prolongamento submerso da massa terrestre do Estado costeiro e é constituída pelo talude e elevação continental, sendo excluído os grandes fundos oceânicos com as suas cristas e respetivo subsolo, conforme n.º 3 do art.º 76.º da CNDUM.

<sup>24</sup> Conforme n.º 1 do art.º 76º da CNUDM.

<sup>25</sup> Conforme n.ºs 8º e 9º do art.º 76º da CNUDM.

<sup>26</sup> Coordenadas geográficas em Latitude e Longitude.

<sup>27</sup> Isobatimétrica são linhas de igual profundidade.



aquelas atividades sem o expreso consentimento do Estado costeiro (Escarameia, 2003, p. 690).

Decorrente desta possibilidade, o governo de Portugal, criou em 2005, “a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, com a incumbência de preparar a proposta de extensão dos limites da plataforma continental de Portugal. Essa proposta foi entregue na Organização das Nações Unidas (ONU) em 11 de maio de 2009, e discutida em 13 de abril de 2010, decorrendo atualmente o respetivo processo de avaliação, por parte da Comissão de Limites da Plataforma Continental”. A plataforma continental portuguesa, com a perspetiva de alargamento, corresponderá a cerca de 40 vezes a área do território emerso, encontrando-se a área a estender representada a amarelo na figura n.º 1 (Cajarabille, Ribeiro, Marques, & Monteiro, 2012, p. 51 a 52).

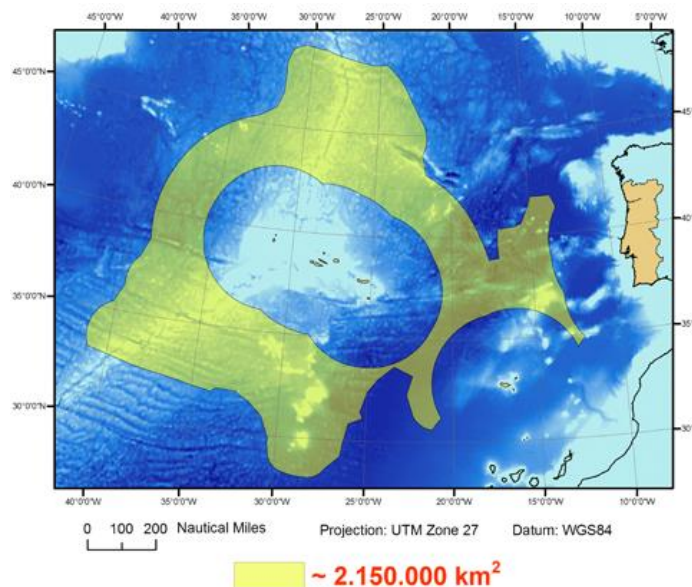


Figura n° 1 - Limites exteriores da plataforma continental

Fonte: (Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental, 2009)



- **Alto Mar**

O alto mar corresponde “a todas as partes do mar não incluídas na ZEE, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago”<sup>28</sup> (Escarameia, 2003, p. 693).

O alto mar está aberto a todos os Estados que possuam ou não fronteira marítima. Neste espaço, vigora a liberdade de navegação, de sobrevoo, de colocar cabos e ductos submarinos, de construir ilhas artificiais e outras estruturas, de pesca e de investigação científica<sup>29</sup> (Escarameia, 2003, p. 693).

Os navios que navegam em alto mar estão sujeitos à jurisdição exclusiva do seu Estado de bandeira<sup>30</sup> (Escarameia, 2003, p. 694), contudo, a CUNDM prevê o direito de visita<sup>31</sup> (Escarameia, 2003, p. 699), por navios de guerra, a navios suspeitos de dedicarem-se à pirataria ou tráfico de escravos, a navios que efetuem transmissões ilícitas ou a navios sem nacionalidade ou com falso pavilhão. Estão imunes ao direito de visita os navios de guerra e navios de Estado em atividade oficial não comercial no alto mar<sup>32</sup> (Escarameia, 2003, p. 695 a 696).

- **A Área**

A CNUDM na Parte XI refere que a Área situa-se para além dos limites exteriores da Plataforma Continental dos Estados costeiros, definidos em conformidade com a Parte VI da Convenção. A Área e seus recursos<sup>33</sup> são património da humanidade, pelo que nenhum Estado ou pessoa jurídica, singular ou coletiva, pode apropriar-se ou reivindicar ou exercer soberania ou direitos de soberania sobre qualquer parte da Área ou seus recursos. O aproveitamento de recursos da Área será em conformidade com a Secção 3 da Parte XI, a qual visa fomentar o desenvolvimento harmonioso da economia mundial e o crescimento equilibrado do comércio internacional e promover a cooperação internacional a favor do desenvolvimento de todos os países, sendo portanto o aproveitamento do património comum

---

<sup>28</sup> Conforme art.º 86º da CNUDM.

<sup>29</sup> Conforme alíneas de a) a f) do art.º 87º da CNUDM.

<sup>30</sup> Conforme n.º 1 do art.º 92 da CNUDM.

<sup>31</sup> Conforme art.º n.º 110º da CNUDM

<sup>32</sup> Conforme art.ºs 95º e 96º da CNUDM, respetivamente.

<sup>33</sup> “Recursos” significa todos os recursos minerais sólidos, líquidos ou gasosos *in situ* na Área, no leito do mar ou no seu subsolo, incluindo os nódulos polimetálicos.



em benefício da humanidade em geral. Para organizar e controlar as atividades na Área, na Secção 4 da Parte XI, é criada a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (Escaraméia, 2003, p. 706 a 718).

- **Poder Marítimo**

“O Poder Marítimo de um país corresponde aos elementos do seu Poder Nacional, ou Força Total, que contribuem para a realização dos seus Interesses Marítimos. Poder Marítimo tem também sido definido como a integração das manifestações do Poder Nacional que têm o mar como meio de atuação” (Carvalho, 1982, p. 126). Sendo os fatores do Poder Marítimo de um país os seguintes: **a Geografia** (posição geográfica e área em relação a outros países, o acesso ao mar, os portos, as infraestruturas e fronteiras marítimas); **a Demografia** (concentração da população na orla marítima e suas atividades no mar); **a Economia** (capacidade construção naval, científica, tecnológica e financeira dedicada à proteção dos interesses marítimos; **o Caráter do Povo e o Caráter do Governo** (predisposição e sensibilidade na população e nas elites dirigentes para usar o mar); **as marinhas civil e militar** (graus de desenvolvimento, por comparação com as potencialidades geoestratégicas e económicas próprias, e os meios militares e militarizados para atuação no mar).

- **Poder Naval**

“O Poder Naval - é normalmente integrado por duas componentes: uma “componente militar”, que se consubstancia nas “Marinhas de Guerra” e nos meios dos outros ramos das Forças Armadas que atuam sobre o mar, ou nele têm influência; e uma “componente não militar” constituída geralmente pelas “Guardas Costeiras”, pelas polícias de especialidade e por outras entidades ou agências do Estado que, em razão da matéria, igualmente, podem atuar no mar. A componente militar do Poder marítimo será, então, nestas circunstâncias, o próprio poder naval que pode ser entendido como tal, ou então, como a componente naval do poder militar que “encontra no mar uma área de manobra de excelência e que entre outras tarefas da sua responsabilidade, o seu controlo lhe cabe assegurar” (Neves & Duarte, 2013, p. 29 a 30).



- **Segurança da Plataforma Continental**

Decorrente da investigação, verificamos que o conceito de segurança é usado por diferentes autores e que, em função das situações e circunstâncias em que se observa, assume diferentes significados, tornando a sua apreciação complicada e complexa. Situação corroborada por diversos autores, como por exemplo Alan Collins em “*Contemporary Security Studies*” (Collins, 2013, p. 1 a 9).

Assim sendo, como o conceito que procuramos definir resulta da conjugação dos conceitos de Segurança e de Plataforma Continental, podemos deduzir que a situação e circunstância em que queremos observar o conceito de segurança é o contexto marítimo, visto que o conceito de Plataforma Continental corresponde a um espaço marítimo que pode ser prolongado para além das 200 milhas náuticas, ficando, portanto, a faltar, adequar o conceito de segurança ao contexto marítimo. Para o efeito consideramos fundamental recorrer a duas expressões em língua inglesa que perspetivam a segurança em contexto marítimo, designadamente a expressão *Safety* e *Security*, as quais, não obstante a tradução para português ser a mesma (segurança) possuem diferente significado, conforme definimos de seguida.

O **conceito de segurança segundo a perspetiva *Safety*** tem a sua génese na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*Safety of Life at Sea* - SOLAS) de 1974. Portanto, diz respeito fundamentalmente à salvaguarda da vida humana no mar através de um conjunto de regras internacionais que visam garantir a prevenção e capacidade de resposta a acidentes em ambiente marítimo. Abrange as seguintes áreas: o assinalamento marítimo, a condução segura da navegação, a vistoria e certificação de plataformas marítimas, a proteção do meio marinho e a busca e salvamento marítimo permanente (UN, 1974).

O **conceito de segurança segundo a perspetiva *Security*** “cuida da proteção contra ameaças consistentes aos navios, pessoas, instalações e equipamentos ligados às atividades marítimas. Envolve instrumentos de força e medidas para proteger a navegação e os recursos do mar e combater a criminalidade nos espaços marítimos. Inclui ainda os aspetos da componente naval e aérea da defesa nacional, num sentido muito abrangente, podendo ter



lugar a grandes distâncias do território nacional” (Cajarabille, Ribeiro, Marques, & Monteiro, 2012, p. 28).

- **Soberania Nacional**

O conceito de soberania é também de complexa definição, analisando a sua origem, verificámos que a partir do Tratado de Vestefália (1648), com a divisão do mundo em Estados independentes, o termo ganhou uma importância multidimensional (interna e externa). A dimensão interna, significava supremacia e pretensão a poder ilimitado, por exemplo os reis (ou soberanos) não admitiam nenhuma autoridade não só acima como além da sua. A dimensão externa significava a independência de qualquer outra autoridade da mesma natureza e acesso a um sistema de Estados livres e iguais. No entanto, decorrente da evolução da sociedade e do direito internacional, durante o século XIX e XX, fruto da intensificação das relações entre os povos e de tentativas de solução pacífica de conflitos, a soberania passou a ter mais a ver com a estruturação das relações entre diferentes ordens jurídicas, ou seja, passou a ser um poder jurídico que tem de coexistir com outros poderes jurídicos (Palmela, Paquete, & Pinto, 1975, p. 362).

Atualmente, soberania, segundo a dimensão de direito interno (Constituição) significa que o poder político do Estado tem autoridade para legislar, governar, julgar, policiar e exercer a tutela (proteção, defesa ou guarda) jurídica (Enciclopédia jurídica, 2014), no seu território e população. Segundo a dimensão de direito externo (Direito Internacional Público), não obstante os Estados poderem ter soberania no direito interno, verificamos que existem Estados desprovidos de acesso à vida internacional, resultando na seguinte tricotomia: Estados sem personalidade Internacional ou não soberanos (Estados Federados); Estados com capacidade de gozo internacional ou exercício restrito (Estados protegidos, exíguos ou vassalos); e por último Estados com plena capacidade internacional ou Estados Soberanos (Palmela, Paquete, & Pinto, 1975, p. 363).

Não obstante a abrangência do significado segundo o direito externo, para a presente investigação, adotamos o conceito de soberania externa que, segundo o Professor Adriano Moreira, conduz à ideia de igualdade dos Estados, ou seja, a cada Estado Soberano é reconhecido que possui uma jurisdição, inviolável pelos outros, sobre determinados e identificados povo e território (Moreira, 1999, p. 424). Ao integrar no conceito soberania o termo nacional, significa que se trata da soberania de uma nação, ou seja, de um agrupamento



político autónomo que ocupa um território com limites definidos e cujos membros, para além de poderem partilhar a mesma origem, língua, religião ou raça, respeitam as leis, constituição e governo. Sendo de referir que o Direito Internacional faz parte integrante do direito português, conforme cita o Artigo 8.º da Constituição da República Portuguesa.



## 1. O Estado da Arte

No presente capítulo, procedemos ao levantamento do “Estado da Arte” relativo aos assuntos do mar em Portugal. A pesquisa e leitura exploratória permitiram identificar um conjunto de obras, monografias, artigos e documentos governamentais que consideramos pertinentes e suficientes para a sua caracterização, designadamente: a “Segurança Marítima – Uma Visão Holística” de autores especialistas em diversas matérias marítimas; o “*Hypercluster* da Economia do Mar” elaborada pela Saer e coordenado pelo Professor Ernâni Lopes; a monografia “A Plataforma Continental Portuguesa – Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional” de Jaime Ferreira da Silva; e os artigos “Espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional. Um modelo para potenciar o exercício da autoridade do estado no mar” de António Coelho Cândido, “A Segurança no Mar Português” de Victor Lopo Cajarabille e o “*Liaisons dangereuses: reading and riding the winds of security risks in the Atlantic south*” de Armando Marques Guedes. Por último, os seguintes documentos governamentais: a Estratégia Nacional para o Mar (ENM) 2013 a 2020 e o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) de 2013.

A análise efetuada a estes documentos permitiu constatar a importância das atividades da economia do mar, cujas funções estratégicas a nível mundial podem ser resumidas em seis funções principais: os Transportes e Logística; a Energia; a Defesa e Segurança; a Pesca e Alimentação; os Passageiros, Lazer e Turismo; e a Construção Naval. Com base nestas funções principais foram identificadas as seguintes atividades estratégicas com impacto significativo no potencial desenvolvimento da economia do mar em Portugal: a Visibilidade, Comunicação e Imagem/Cultura Marítimas; a Náutica de Recreio e Turismo Náutico; os Transportes Marítimos, Portos e Logística; a Construção e Reparação Naval; a Pesca, Aquacultura e Indústria de Pescado; a Energia, os Minerais e Biotecnologia; as Obras Marítimas; e os Serviços Marítimos. Porém, para materializar estas atividades estratégicas para a economia do mar há que garantir determinadas atividades de base, que atuam de forma transversal e que suportam todas as atividades estratégicas, sendo elas as seguintes: o pensamento estratégico, a ecologia e proteção do ambiente, a defesa e segurança no mar e a investigação científica ligada ao desenvolvimento e à inovação, ensino e formação (Lopes, 2009, p. 133 a 136).



Atendendo à importância destas últimas atividades transversais de suporte à economia do mar, designadamente a segurança no mar e a investigação científica, as quais são consideradas como sendo fatores essenciais para a transformação do potencial estratégico dos recursos existentes na plataforma continental em Poder Nacional (Silva, 2011, p. 91), e cientes da falta e obsolescência de capacidades<sup>34</sup> e meios<sup>35</sup> do Estado para atuação no mar, assim como, da proliferação de entidades com competências formais na segurança do espaço marítimo, identificamos a seguinte problemática para a presente investigação: como garantir as seguintes linhas estratégicas do Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) de 2013 para as questões do mar.

- Manter uma capacidade adequada de vigilância e controlo do espaço marítimo sob responsabilidade nacional e do espaço marítimo interterritorial;
- Clarificar as competências e racionalizar os meios e as instituições envolvidas na vigilância e assistência marítima, maximizando as capacidades existentes e melhorando a eficiência no emprego dos meios;
- Prevenir e preparar a reação a acidentes ambientais e a catástrofes naturais, e implementar um sistema de observação e alerta de catástrofes naturais;
- Otimizar a coordenação e a utilização dos meios de combate às atividades criminais efetuadas no mar;
- Estudar os impactos das alterações climáticas nas zonas marítimas costeiras e planear os recursos necessários para adaptação das zonas costeiras àqueles impactos;
- Promover intervenções no espaço marítimo, visando garantir usos, funções, atividades e formas de gestão compatíveis com a utilização sustentável e segura dos recursos aí existentes e com o aumento da resiliência dos vários sistemas naturais e biofísicos que o constituem;

---

<sup>34</sup> Capacidades Militares - consiste num Conjunto de elementos que se articulam de forma harmoniosa e complementar e que contribuem para a realização de um conjunto de tarefas operacionais ou efeito que é necessário atingir, englobando componentes da doutrina, organização, treino, material, liderança, pessoal, infraestruturas, interoperabilidade, entre outras.

<sup>35</sup> Meios (recursos) - *“Means (resources) explain what specific resources are to be used in applying the concepts to accomplish the objectives and use no verb. Means can be tangible or intangible. Examples of tangible means include forces, people, equipment, money, and facilities. Intangible resources include things like “will,” courage, or intellect”* (Yarger, 2008, p. 47). Tradução livre do autor: “Recursos específicos que devem ser utilizados na aplicação dos conceitos para atingir os objetivos. Os meios podem ser tangíveis ou intangíveis, os tangíveis incluem forças, pessoas, dinheiro, equipamentos e instalações, os intangíveis incluem coisas como vontade, coragem ou intelecto”.



- Adotar políticas públicas de fomento da economia do mar, em particular de exploração dos recursos marítimos nacionais;
- Promover e incentivar a preservação, aproveitamento e utilização, de modo multidisciplinar, dos recursos marinhos da Zona Económica Exclusiva e da plataforma continental;
- Apostar na formação profissional e superior e na I&D na área das ciências do mar;
- Desenvolver uma consciência coletiva sobre a importância do mar como fator de poder nacional.

Tendo em consideração as depauperadas capacidades nacionais com atribuições de segurança, ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do mar, e a enorme área sob jurisdição nacional a qual, caso a Comissão de Limites das Nações Unidas avalie positivamente a proposta nacional de alargamento da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas, duplicará para cerca de 4 000 000 Km<sup>2</sup>. A corroborar a falta de meios do Estado para atuação no mar, num artigo publicado na revista quadrimestral Nação e Defesa, Victor Lopo Cajarabille, Vice-Almirante da Classe de Marinha (Reformado), atualmente Professor e Coordenador do Departamento de Tecnologias do Mar do Instituto Superior de Ciências da Informação e de Administração e ainda docente convidado do Instituto de Estudos Políticos da Universidade Católica Portuguesa, refere que “a variedade e a natureza das ameaças atuais e previsíveis tornam imperioso que a Marinha, como principal instrumento de força, possua continuamente as capacidades necessárias para que o exercício efetivo da autoridade do Estado no mar não possa ter tendência a ser substituídas por outro que ofereça as garantias em falta, vindo do exterior, mesmo que seja sob a capa de organizações internacionais” (Cajarabille V. L., 2009, p. 113). Nestas circunstâncias e tendo consideração que o planeamento para obtenção de novos meios é de longo prazo (cerca de 7 anos), devido ao processo de definição de requisitos operacionais, construção e treino subsequente, Portugal, vê-se na eminência de ver enfraquecida a sua capacidade de patrulha e fiscalização no mar, instrumento essencial para o exercício da soberania nacional no mar. Correndo o risco de ter que ceder a terceiros, por falta de meios navais, a função primária do Estado de garantir a soberania interna e externa do seu território. Por outro lado, esta tendência contraria o disposto no CEDN 2013, onde refere “afirmar Portugal como coprodutor de segurança internacional” (Assembleia da República, 2013 e, p. 1991),



atendendo ao facto dos limites da fronteira de segurança nacional coincidirem com os limites externos da fronteira de segurança da União Europeia.

Por outro lado, temos assistido à proliferação de entidades com competências formais na segurança dos espaços marítimos, como por exemplo, a criação da Unidade de Controlo Costeiro (UCC) da Guarda Nacional Republicana (GNR) em 2007. Correlacionando este facto com a linha de ação estratégica do CEDN de 2013, que refere a necessidade de “Clarificar as competências e racionalizar os meios e as instituições envolvidas na vigilância e assistência marítima, maximizando as capacidades existentes e melhorando a eficiência no emprego dos meios”, deduzimos que existe duplicação de recursos materiais e humanos, assim como, falta de articulação entre entidades com iguais atribuições que importa analisar, por forma a encontrar soluções que visem melhorar a atuação do Estado no mar.

Contudo, relativamente ao modelo português de autoridade no mar, das leituras efetuadas, constatamos existir consensualidade entre diversos autores<sup>36</sup>, de que o atual modelo de duplo uso das capacidades da Marinha potencia as funções de Defesa e de Segurança no mar, pelo facto de manter na mesma estrutura o exercício da vigilância, controlo, fiscalização e de polícia, possibilitando desta forma elevados níveis de desempenho e de prontidão operacional, tanto que, segundo António Coelho Cândido, Contra-Almirante da Classe de Marinha no ativo, atualmente Comandante da Zona Marítima dos Açores e Chefe do Departamento Marítimo dos Açores, outros Estados costeiros começam agora a descobrir as potencialidades deste modelo (Cândido, 2011, p. 40).

Não obstante a pertinência e profundidade dos temas abordados nas publicações e documentos oficiais analisados, constatamos que as capacidades e meios nacionais com atribuições de segurança (*safety* e *security*) e das ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento dos recursos do mar, consideradas fundamentais para materialização das linhas de orientação estratégica (extraídas do CEDN de 2013 e referidas anteriormente), não foram observadas nem analisadas, pelo que foi nesta matéria que encontramos a originalidade do objeto de estudo para a presente investigação.

Porém, antes de avançarmos para o seguinte subcapítulo, consideramos importante saber qual a origem das atuais capacidades e meios nacionais afetos à segurança (*safety* e

---

<sup>36</sup> Em conformidade com as seguintes referências bibliográficas: (Cajarabille V. L., 2009, p. 111); (Cândido, 2011, p. 40); e (Lopes, 2009, p. 312 a 321).



*security*) e ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do mar. Assim como, proporcionar uma breve perspetiva sobre o seu atual estado. Sendo que, Portugal, por tradição, experiência acumulada de vários séculos, funcionalidades ou economia de recursos, tem atribuído e mantem a Marinha de Guerra Portuguesa como entidade principalmente responsável pelas funções de segurança e autoridade do Estado no mar.

Neste sentido, passamos a caracterizar a origem das principais capacidades e meios da Marinha de Guerra Portuguesa, atribuídos atualmente às missões de segurança e autoridade do Estado no mar. A Marinha Portuguesa a partir de 1970, decorrente da sua importante função na Guerra de Ultramar, teve uma enorme expansão do número de corvetas, navios patrulha e lanchas de desembarque, destinados a apoiar as operações anfíbias no ultramar. Com o fim daquela guerra em 1975, a Marinha tornou-se pela primeira vez, em quase 500 anos, uma marinha europeia, virada para, entre outras áreas, a segurança dos espaços marítimos nacionais. Por conseguinte, os meios que foram desenvolvidos e construídos para operação na guerra ultramarina, em águas oceânicas, costeiras e fluviais do continente africano, foram sendo mantidos e adaptados, durante as últimas quatro décadas, para as missões no âmbito da segurança e autoridade do Estado no mar.

Destes meios destacamos as ditas corvetas que, com pequenas alterações ao nível da redução de pessoal e apetrechamento com meios orgânicos (botes e semirrígidos para ações de vistoria no mar e recolha de náufragos), atendendo à sua capacidade oceânica, autonomia e baixo custo de operação, tornaram-se a espinha dorsal para a segurança e autoridade do Estado no mar. No entanto, a sua idade avançada e obsolescência, tem vindo a depauperar o número de meios disponíveis. Sendo que, atualmente, não obstante a tentativa de substituição das corvetas por novos meios, construídos nos Estaleiros de Viana do Castelo, o número de meios existentes são insuficientes para garantir as necessidades operacionais.

Em termos políticos importa referir que, nos últimos 40 anos, assistimos em Portugal a duas grandes mudanças políticas. A primeira que denominamos de “costas para o mar” ocorre em 1977, com o pedido de adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE) e agudiza-se com a entrada do país na União Europeia (UE) em 1986, onde o financiamento externo e a economia de mercado substituiu a criação de riqueza interna e aumentou a dependência externa, cujas principais consequências foram: a perda de soberania sob os recursos vivos do mar, a redução da frota de pesca, o enfraquecimento da



indústria/construção naval e o desinvestimento nas capacidades navais oceânicas para a segurança e autoridade do Estado no mar, ou seja, uma redução significativa do Poder Marítimo e particularmente do Poder Naval. Mudança esta igualmente percecionada por outros autores, como é o caso de Pires Neves, Vice-almirante na situação de reforma que integra atualmente o corpo diretivo do Instituto D. João de Castro, preside ao Instituto Português da Conjuntura Estratégica e é ainda membro efetivo da Academia de Marinha desde Dezembro de 2011, que refere que “*depois de 1974 e durante quase trinta anos, é lícito reconhecer que os sucessivos governos, pouca, ou nenhuma atenção prestaram aos assuntos do mar...*” (Neves & Duarte, 2013).

A segunda mudança que denominamos de vontade para usar o mar iniciou-se em 2006 com a primeira Estratégia Nacional para o Mar (ENM) e assume especial relevância com a crise financeira que se concentrou a partir de 2011 na Europa e, particularmente em Portugal, onde o regresso ao mar passou a assumir importância estratégica, pelo seu potencial contributo para a recuperação económica do país e reencontro da identidade nacional. Sendo vários os indicadores que apontam neste sentido, como por exemplo: a primeira ENM, prevista vigorar no período de 2006-2016; o CEDN de 2013; e a segunda ENM aprovada para o período 2013-2020.

Sendo, portanto, nestas circunstâncias, que Portugal se apresenta aos desafios securitários do século XXI, os quais, segundo Armando Marques Guedes, Professor Doutor Associado com Agregação da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa que Estudou Administração Pública e Antropologia Social no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, na *London School of Economics and Political Science*, na *École des Hautes Études en Sciences Sociales* (Paris), e na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, serão potenciados pela crescente mobilidade no Atlântico (incluindo pessoas e bens envolvidos no comércio), resultante do aumento das quotas de importação de matérias-primas e exportação de produtos acabados, por parte das economias emergentes (China, Índia, Brasil, e África do Sul), o alargamento do Canal do Panamá, a abertura do Oceano Ártico ao transporte regular, o custo dos combustíveis, a evolução tecnológica e os recursos energéticos (Guedes, 2013, p. 4 a 6).



No capítulo seguinte, procuramos identificar as entidades e organismos do Estado que contribuem para a segurança e conhecimento da plataforma continental, aplicar o mapa conceitual, desenvolver e criar o modelo de análise da presente investigação.



## 2. O Desenvolvimento do Modelo de Análise

No presente Capítulo, pretendemos desenvolver e criar o modelo de análise da presente investigação. Neste sentido, de forma a levantar a questão central, as questões derivadas e as respetivas hipóteses de trabalho, consideramos importante efetuar as seguintes etapas: identificar as entidades com soberania e jurisdição nos espaços marítimos nacionais e as que possuem as capacidades e os meios operacionais para atuação no mar; e criar o mapa conceitual para garantir a compreensão e a sustentação do modelo de análise. Por último, concluímos a criação do modelo de análise apresentando o objeto de estudo, o objetivo principal da investigação, os objetivos específicos, a questão central, duas questões derivadas e duas hipóteses de trabalho, que iremos analisar de forma qualitativa.

### a. Entidades com soberania e jurisdição no mar

Neste subcapítulo, pretendemos identificar as entidades e organismos do Estado com jurisdição e soberania nos espaços marítimos nacionais e que, portanto, contribuem para a segurança da plataforma continental, no âmbito da segurança (*safety e security*) e ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do leito e subsolo da plataforma continental, conforme delimitação da investigação.

O XIX Governo Constitucional de Portugal, formado em junho de 2011, na tentativa de diminuir a estrutura do Estado extinguiu diversos serviços públicos, no entanto, como as atribuições desses serviços não podem seguir o mesmo caminho, por serem fundamentais para a atuação do Estado, tiveram que ser distribuídas por outras instituições ou organismos, existentes ou criados para o efeito. Como por exemplo o Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas e o Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional que foram integrados no Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAMAOT), o qual abarcou diversas e importantes entidades na gestão, segurança, ambiente e ordenamento dos espaços marítimos (MAOTE, 2014). No entanto, a centralização de várias dezenas de competências naquele superministério revelou-se insustentável, pelo que, em 2014, este acabou por ser subdividido no Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e da Energia (MAOTE) e Ministério da Agricultura e do MAR (MAM). Resumindo, mudaram-



se os nomes, reorganizaram as atribuições, mas a estrutura com jurisdição e/ou soberania nos espaços marítimos nacionais manteve-se semelhante.

Conforme iremos constatar, existem dezasseis entidades com soberania e/ou jurisdição nos espaços marítimos nacionais dispersas por oito ministérios. Sendo que algumas das entidades para cumprimento das suas atribuições no mar estão dependentes de outras que, por vezes, pertencem a diferentes ministérios, o que torna o sistema complexo e interdependente. Acresce a esta complexidade, o facto de existirem entidades com iguais atribuições nos mesmos espaços marítimos. Portanto, facilmente se deduz que a sua articulação nos espaços marítimos nacionais é complexa, com especial ênfase nas Águas Interiores e no Mar Territorial atento a quantidade de entidades atuar neste espaço marítimo.

### **(1) Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia**

Sob a tutela do Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia (MAOTE) passamos a ter sobre administração direta do Estado a Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), cujas atribuições, entre outras, incluem, promover o conhecimento, a salvaguarda e a valorização dos recursos geológicos, proceder a ações de fiscalização nos domínios da energia e dos recursos geológicos e exercer competências em matéria de atribuição de direitos e de licenciamento no sector de revelação e aproveitamento de recursos geológicos. Sobre administração indireta do Estado passamos a ter a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) com importantes competências, incluindo o combate às alterações climáticas, planeamento e ordenamento dos recursos hídricos, proteção e gestão integrada do litoral.

Sobre estas duas entidades, importa salientar que para cumprimento das importantes competências apresentadas, as capacidades e meios para atuar no mar estão dependentes de capacidades externas ou de outros ministérios. Como por exemplo, em relação à DGEG, atento à sua responsabilidade de negociar a nível internacional e licenciar o aproveitamento de recursos geológicos no mar, torna-se necessário, numa primeira fase, conhecer os recursos geológicos existentes no leito e subsolo da plataforma continental. No entanto, esta entidade não possui meios para atuar no mar, pelo que, para cumprir a sua competência de fiscalização



e gestão de recursos geológicos no mar, depende de outras entidades, como veremos mais à frente.

Por outro lado, verificamos ainda que as competências que visam a promoção das atividades de investigação, experimentação e demonstração no domínio das ciências e tecnologias da geofísica e da geologia marinha, foram atribuídas a outra entidade, designadamente ao Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) do Ministério da Agricultura e do Mar (MAM), aumentando desta forma a dispersão de competências e a necessidade de articulação e cooperação.

## (2) Ministério da Agricultura e do Mar

Sob a tutela do Ministério da Agricultura e do Mar (MAM) passamos a ter sobre administração direta dois importantes serviços para a segurança e desenvolvimento económico do mar, designadamente, a Direção-Geral e Política do Mar (DGPM), a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), e sob administração indireta o Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) (MAM, 2014).

A DGPM visa desenvolver, avaliar e atualizar a Estratégia Nacional para o Mar (ENM), elaborar e propor a política nacional do mar nas suas diversas vertentes, planear e ordenar o espaço marítimo nos seus diferentes usos e atividades, acompanhar e participar no desenvolvimento da Política Marítima Integrada da União Europeia e promover a cooperação nacional e internacional no âmbito do mar<sup>37</sup>, trata-se, portanto, de um serviço central do MAM de caráter político e estratégico para os assuntos do mar.

A DGRM visa a execução das políticas de preservação e conhecimento dos recursos naturais marinhos, a execução das políticas de pesca, da aquicultura, da indústria transformadora e atividades conexas, do desenvolvimento da segurança e dos serviços marítimos, incluindo o sector marítimo-portuário, bem como garantir a regulamentação, a inspeção, a fiscalização, a coordenação e o controlo das atividades desenvolvidas no âmbito daquelas políticas<sup>38</sup>.

---

<sup>37</sup> Art.º 11º, Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro.

<sup>38</sup> Art.º 12º, Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro.



O IPMA, I. P. visa promover e coordenar a investigação, o desenvolvimento, a inovação e a prestação de serviços com ênfase nas áreas do mar e da atmosfera, assegurando a implementação das estratégias e políticas nacionais nas suas áreas de atuação, contribuindo para o desenvolvimento económico e social, sendo investido nas funções de autoridade nacional nos domínios da meteorologia, da climatologia, da sismologia, da aeronomia e do geomagnetismo<sup>39</sup>.

Relativamente à DGRM, importa referir que para cumprir a competência de fiscalização, não obstante o respetivo corpo de inspetores de pesca, a vigilância e fiscalização da atividade da pesca no mar é fundamental para controlar a fuga à lota, para tal concorrem outras entidades, reguladas por competências próprias e pelo Decreto-Lei n.º 79/2001, de 5 de março (SIFICAP), designadamente a Marinha, a Polícia Marítima, a Força Aérea e a Unidade de Controlo Costeiro (UCC) da Guarda Nacional Republicana (GNR), sendo portanto dependente das capacidades e meios de outras entidades para atuar no mar.

Relativamente ao IPMA, I.P. importa referir que dispõe do navio de investigação oceânico “Noruega”<sup>40</sup>. Este navio com cerca de 36 anos de idade, herança do antigo Instituto de Investigação das Pescas e do Mar (IPIMAR), dedica-se à investigação das pescas e aguarda substituição por se encontrar no fim de vida. Em 2011, de acordo com a ministra Assunção Cristas, estava previsto para 2012 um investimento de 65 milhões de euros, que visava a substituição do velho Noruega por um novo navio oceanográfico, para pôr em prática a estratégia traçada pelo Governo para o mar, o qual aguardamos com grande expectativa (Firmino, 2011).

A capacidade de investigação no mar é fundamental para a caracterização do leito e subsolo da sua plataforma continental, para que possamos, no futuro, negociar e licenciar as atividades de aproveitamento dos nossos recursos geológicos, conforme competência da DGEG. Para o efeito, considera-se essencial dispor de uma plataforma oceânica concebida especificamente para aplicação das ciências e técnicas do mar, que possua grande autonomia, reduzida assinatura acústica, velocidade cruzeiro superior a 15 nós, estabilidade e

---

<sup>39</sup> Art.º 19º, Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro.

<sup>40</sup> Navio “Noruega”, construído em 1978, foi oferecido pela Noruega a Portugal, tendo sido adaptado para a realização de campanhas de investigação das pescas, esteve ao serviço do agora extinto Instituto de Investigação das Pescas e do Mar (IPIMAR), e atualmente encontra-se ao serviço do IPMA.



posicionamento dinâmico. Considera-se ainda que este navio deva ser classificado como Navio da República Portuguesa (N.R.P.).

### **(3) Ministério da Economia**

A Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) integra a administração direta do Estado no âmbito do Ministério da Economia (ME) e sob administração indireta do Estado o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.) (ME, 2014).

A ASAE visa a fiscalização e prevenção do cumprimento da legislação reguladora do exercício das atividades económicas, nos sectores alimentar e não alimentar, bem como a avaliação e comunicação dos riscos na cadeia alimentar, conforme n.º 1 do art.º 14º do Decreto-Lei n.º 126-C/2011, de 29 de dezembro. A ASAE não dispõe de meios para atuar no mar, contudo, integra o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM), por forma colaborar com a Marinha e com os Órgãos Locais da Autoridade Marítima, no âmbito da segurança alimentar no mar, como por exemplo a bordo dos embarcações de pesca e navios captura e de transformação de pescado, etc.

O IMT I.P., nas suas atribuições, inclui, supervisionar e regular a atividade económica do setor dos portos comerciais e dos transportes marítimos e exercer as atribuições cometidas às autoridades portuárias pelo Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de março, e demais legislação aplicável no âmbito da segurança marítima portuária. Importa referir que o regime do IMT I.P. encontra-se numa fase transitória, aguarda a aprovação do diploma que determine o novo modelo de gestão dos portos comerciais (MEE, 2012). As autoridades portuárias, no âmbito das suas competências, recorrem normalmente aos serviços do Instituto Hidrográfico para prestação de serviços de sinalização marítima, levantamentos hidrográficos e topográficos nas zonas portuárias. As Capitánias dos Portos, no âmbito das suas competências, articulam com as autoridades portuárias as competências de segurança portuária.



#### **(4) Ministério da Administração Interna**

Dos vários órgãos do Ministério da Administração Interna (MAI)<sup>41</sup> a Guarda Nacional Republicana (GNR) e a sua Unidade de Controlo Costeiro (UCC) e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) são as entidades com atribuições nos espaços marítimos, conforme D.L. n.º 126-B/2011, de 29 de dezembro (MAI, 2011). Pode ainda articular e/ou cooperar com estas entidades a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC).

A Guarda Nacional Republicana (GNR) é uma “força de segurança de natureza militar, constituída por militares organizados num corpo especial de tropas e dotada de autonomia administrativa”, conforme n.º 1 do art.º 1 da Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro (MAI, 2007).

De acordo com o art.º 5º da Portaria n.º 1450, de 16 de dezembro de 2008 (Assembleia da República, 2008), a GNR compreende a unidade especializada de controlo costeiro, designada por Unidade Controlo Costeiro (UCC), a qual compreende ainda o Destacamento de Vigilância Móvel (DVM) de âmbito nacional e os Destacamentos de Controlo Costeiro (DCC) e dispõe ainda de um Centro de Comando e Controlo Operacional (CCCO).

O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) “tem por objetivos fundamentais controlar a circulação de pessoas nas fronteiras, a permanência e atividades de estrangeiros em território nacional, bem como estudar, promover, coordenar e executar as medidas e ações relacionadas com aquelas atividades e com os movimentos migratórios”, conforme art.º 1º do D.L. n.º 240/2012, de 16 de Outubro (MAI, 2012).

A Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC) tem por missão planear, coordenar e executar a política de proteção civil, nomeadamente na prevenção e reação a acidentes graves e catástrofes, de proteção e socorro de populações e de superintendência da atividade dos bombeiros, conforme art.º 2.º D.L. n.º 75/2007 de 29 de março (MAI, 2007).

Destas três entidades apenas a UCC da GNR dispõe de capacidade vigilância da costa – Sistema de Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC) – e capacidade costeira, para atuar em toda a extensão da costa e do mar territorial.

---

<sup>41</sup> Decreto-lei 126-B/2011, de 29 de dezembro.



### **(5) Ministério da Justiça**

A Polícia Judiciária (PJ) corpo superior de polícia criminal organizado hierarquicamente na dependência do Ministro da Justiça<sup>42</sup> e fiscalizado nos termos da lei, é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, conforme art.º 1, Lei 37/2008, de 6 de agosto (MJ, 2008).

A PJ não dispõe de meios para atuação no mar, contudo, integra o Sistema de Autoridade Marítima (SAM) e o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM). Por forma a colaborar com a Marinha e com os Órgãos Locais da Autoridade Marítima, como por exemplo no combate ao narcotráfico marítimo. Atento a este flagelo nos nossos espaços marítimos foi ainda celebrado em 2004 protocolos que visam agilizar a colaboração entre estas três entidades.

### **(6) Ministério da Saúde**

A Direção-Geral da Saúde (DGS) é um serviço central do Ministério da Saúde, integrado na administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa, conforme art.º 1 do D.R. n.º 14/2012 de 26 de janeiro (Assembleia da República, 2012). A DGS não dispõe de meios para atuar no mar, no entanto, integra o sistema de autoridade marítima no âmbito das suas atribuições de vigilância epidemiológica e de doenças transmissíveis. Por forma a colaborar com os órgãos locais da autoridade marítima, em matérias de saúde pública. Como por exemplo colocar um navio de quarentena.

### **(7) Ministério das Finanças**

A Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) tem por missão administrar os impostos, direitos aduaneiros e demais tributos que lhe sejam atribuídos, bem como exercer o controlo da fronteira externa da União Europeia e do território aduaneiro nacional, para fins fiscais, económicos e de proteção da sociedade, de acordo com as políticas definidas pelo Governo e o Direito da União Europeia, conforme art.º 14.º do D.L. n.º 117/2011 de 15 de dezembro (Assembleia da República, 2011).

---

<sup>42</sup> Decreto-lei n.º 123/2011, de 29 de dezembro.



A AT não dispõe de meios para atuar no mar, pelo que se considera que deverá integrar o sistema de autoridade marítima (SAM) e o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM) no âmbito das suas atribuições de controlo aduaneiro da fronteira externa. Por forma a colaborar com os órgãos locais da autoridade marítima no combate ao transporte marítimo de mercadorias ilegais.

### **(8) Ministério da Defesa Nacional**

Sob a tutela do Ministério da Defesa Nacional (MDN), conforme o D.L. n.º 154-A/2009, de 6 de julho, temos a Marinha e a Força Aérea Portuguesa (FAP) com competências nos espaços marítimos nacionais (MDN, 2009).

A Marinha para além das unidades operacionais que executam missões, tarefas e ações operacionais no quadro das missões das Forças Armadas<sup>43</sup>, designadamente, as Unidades Navais, as Unidades de Fuzileiros e as Unidades de Mergulhadores, compreende ainda órgãos que integram sistemas regulados por legislação própria e que asseguram o cumprimento das missões particulares, designadamente, o Instituto Hidrográfico (IH), os órgãos e serviços da Autoridade Marítima Nacional (AMN) e órgãos do serviço de busca e salvamento marítimo, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 233/2009, de 15 de setembro (MDN, 2009).

O Instituto Hidrográfico (IH) foi criado pelo D.L. n.º 43177/1960 de 22 de Setembro, e constitui um dos Órgãos Centrais de Administração e Direção da Marinha. Nesse sentido, funciona na direta dependência do Chefe do Estado-Maior da Armada, sendo a competência relativa à definição das orientações estratégicas, bem como ao acompanhamento da sua execução, exercida pelo Ministro da Defesa Nacional em articulação com o Ministro da Educação e Ciência e da Ministra da Agricultura e do Mar (Assembleia da República, 2011).

O âmbito do Sistema de Autoridade Marítima (SAM), a estrutura, a organização, funcionamento e competências da Autoridade Marítima Nacional (AMN), dos órgãos e dos

---

<sup>43</sup> As capacidades e meios das Forças Armadas portuguesas são o principal instrumento de coação no mar. Com base na relação de Missões das Forças Armadas (MIFAS) deduzimos que as de interesse público que contribuem para a segurança da plataforma continental são as seguintes: A vigilância e controlo, incluindo a fiscalização e o policiamento aéreo, dos espaços sob soberania e jurisdição nacional; A busca e salvamento; A segurança das linhas de comunicação no Espaço Estratégico de Interesse Nacional Permanente (EEINP); O apoio à proteção e salvaguarda de pessoas e bens; Apoio ao desenvolvimento (Conselho de Chefes de Estado Maior, 2014).



seus serviços é definido pelo D.L. n.º 44/2002, de 2 de março (Assembleia da República, 2002). Atento o art.º 2º deste diploma, a AMN é responsável pela coordenação das atividades, de âmbito nacional, a executar pela Marinha e pela Direção-geral da Autoridade Marítima (DGAM), na área de jurisdição e no quadro do SAM, em consonância com as orientações estabelecidas pelo Ministro da Defesa Nacional.

Por sua vez, a DGAM, que se encontra integrada no Ministério da Defesa Nacional através da Marinha, é dotada de autonomia administrativa. Tem como responsabilidade a direção, a coordenação e o controlo das atividades exercidas no âmbito da AMN. A DGAM depende diretamente da AMN e para além dos órgãos centrais compreende os Serviços Centrais, os Departamentos Marítimos do Norte, Centro, Sul, Madeira e Açores e as Capitánias dos Portos, conforme art.º 8º do D.L. n.º 44/2002 (Assembleia da República, 2002).

Os Departamentos Marítimos são os órgãos regionais da DGAM e as capitánias são os órgãos regionais e locais, conforme art.º 11º do D.L. n.º 44/2002 (Assembleia da República, 2002). Sendo a figura do capitão do porto a autoridade marítima local, ao qual compete exercer a autoridade do estado, designadamente em matéria de fiscalização, policiamento e segurança da navegação, de pessoas e bens, na respetiva área de jurisdição, conforme art.º 13º do D.L. n.º 44/2002 (Assembleia da República, 2002).

Por último, a Força Aérea é um ramo das Forças Armadas, dotado de autonomia administrativa, que se integra na administração direta do Estado, através do Ministério da Defesa Nacional. As atribuições da Força Aérea são as que se encontram na Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas (Lei n.º 1-A/2009 de 7 de julho) e no D.L. n.º 232/2009 de 15 de setembro, que estabelece a reorganização da estrutura orgânica da Força Aérea.

### **(9) Entidades que contribuem para a segurança da plataforma continental**

Das entidades referidas anteriormente, as que possuem atribuições, capacidades e meios operacionais para atuar no âmbito da segurança (*safety* e *security*) e das ciências e técnicas aplicadas conhecimento da plataforma continental, são as seguintes:



- **A Marinha** possui capacidades de patrulha e fiscalização através dos meios do Comando Naval e da Autoridade Marítima Nacional, também utilizados em ações de salvamento marítimo, policiamento, combate à poluição e assinalamento marítimo, e possui ainda capacidades científicas, cujos meios são operados sob a direção técnica do Instituto Hidrográfico;
- **A Força Aérea Portuguesa** dispõe da capacidade de patrulha e fiscalização com aeronaves de asa fixa e rotativa, utilizadas também no âmbito do salvamento marítimo;
- **A Direção-geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos**, possui sistemas de vigilância e controlo remoto, designadamente o sistema MONICAP<sup>44</sup>, o *Vessel Traffic Service* (VTS) portuário e costeiro;
- **Instituto Português do Mar e da Atmosfera** possui o navio “Noruega” que é utilizado no âmbito do controlo dos recursos vivos (pequenos peixes pelágicos);
- **Unidade Controlo Costeiro** da Guarda Nacional Republicana, possui lanchas de fiscalização costeira e o Sistema Integrado de Vigilância Comando e Controlo (SIVICC).

---

<sup>44</sup> O MONICAP é um sistema de monitorização para a inspeção das atividades da pesca que utiliza o GPS (*Global Positioning System*) para a localização e o Inmarsat C para as comunicações satélite entre as embarcações e um centro de controlo terrestre. As capacidades de comunicação disponibilizadas pelo sistema vão bem além do sistema básico de monitorização i.e.: A inspeção e proteção das atividades da pesca; Controlo do tráfego marítimo; Aquisição, receção e transmissão de dados meteorológicos; Localização rápida e precisa de barcos em perigo.



## b. Modelo de Análise

Efetuada o “estado da arte”, adotadas as referências conceituais e identificadas as entidades com atribuições nos espaços marítimos nacionais, consideramos que se encontram reunidos os elementos necessários para procedermos à construção do nosso modelo de análise. Neste sentido, tendo por base as entidades que possuem capacidades e meios para atuação nos espaços marítimos no âmbito da segurança (*safety* e *security*) e das ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do leito e subsolo da plataforma continental (que passamos a designar por conhecimento científico da plataforma continental), desenvolvemos o seguinte mapa conceitual que, de forma gráfica, nos ajuda a perceber o modelo nacional de atuação no mar e a identificar possíveis vulnerabilidades que tenham impacto na segurança da plataforma (Figura 2).

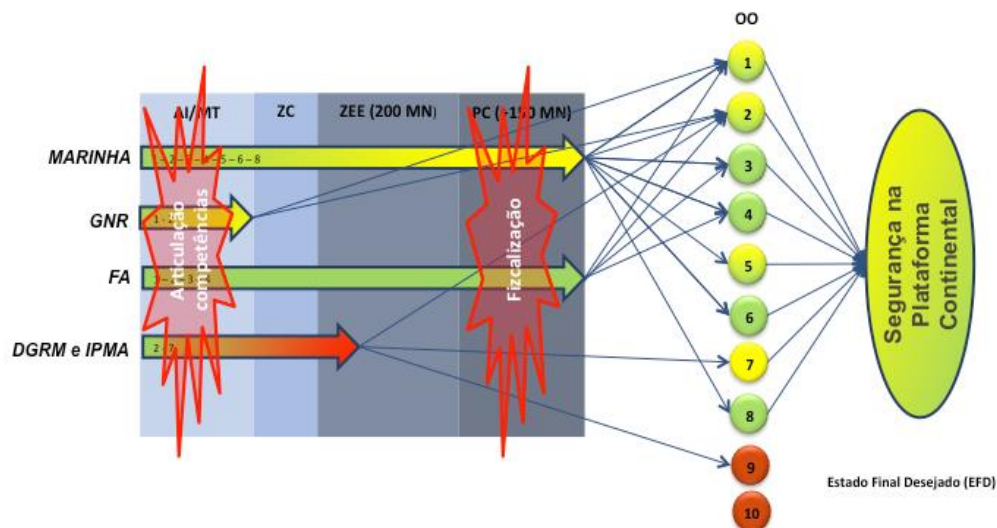


Figura nº 2 – Mapa Conceitual

Fonte: Autor

Para construirmos o mapa conceitual começámos por analisar o objeto de estudo (a segurança da plataforma continental) e os objetivos da investigação, desta forma, identificámos as dimensões e os respetivos indicadores de análise. Quanto às dimensões foram estabelecemos duas, como **1ª Dimensão** – *A segurança (safety e security) da plataforma continental*, e como **2ª Dimensão** – *O conhecimento científico da plataforma*



*continental. Para a 1ª Dimensão estabelecemos como indicadores de análise: Os meios da capacidade de vigilância marítima remota; Os meios da capacidade de patrulha e fiscalização; Os mecanismos de articulação e de cooperação. Para a 2ª Dimensão estabelecemos como indicadores de análise: Os meios da capacidade científica. Como indicador de análise comum às duas dimensões: Os fatores determinantes para a segurança da plataforma continental.*

Relativamente aos indicadores de análise da 1ª Dimensão identificámos os seguintes elementos a observar.

- **Os meios da capacidade de vigilância marítima remota:** O sistema *Vessel Traffic Service*; O sistema MONICAP; O sistema SIVICC; Vigilância espacial; O Centro de Operações Marítimas; O futuro da vigilância marítima nacional;
- **Os meios da capacidade de patrulha e Fiscalização:** os meios da capacidade de patrulha e fiscalização da Marinha, da Força Aérea e da Unidade de Controlo Costeiro (UCC) da Guarda Nacional Republicana (GNR);
- **Os mecanismos de articulação e de cooperação:** A Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM); O Sistema da Autoridade Marítima (SAM); O Conselho Coordenador Nacional (CCN) do SAM; O Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM); A Marinha e a Polícia Judiciária; O Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo; A Vigilância e Fiscalização da Atividade da Pesca (SIFICAP); Proteção dos Portos; O Centro de Operações Marítimas; e a Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM).

Relativamente aos indicadores de análise da 2ª Dimensão identificámos os seguintes elementos a observar.

- **Os meios da capacidade de investigação científica:** Marinha; Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA).

Relativamente aos indicadores de análise comum às duas Dimensões identificámos os seguintes elementos a observar.



- **Os fatores determinantes para a segurança da plataforma continental:** Político; Económico; Migração; Atores não-estatais; Tecnológico; Informação; Direito Internacional do Mar; Fenómenos Naturais; Poluição do Meio Marinho.

Regressando à construção do mapa conceitual, com base nas duas dimensões e com recurso ao Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) de 2013 e Estratégia Marítima Nacional (EMN) de 2014, identificamos 10 (dez) Objetivos Operacionais (OO), que passamos a descrever: OO 01 – Controlo e Fiscalização dos Espaços Marítimos Nacionais; OO 02 – Vigilância dos Espaços Marítimos Nacionais; OO 03 – Busca e Salvamento; OO 04 – Apoio ao Serviço Nacional de Proteção Civil (SNPC); OO 05 – Proteção do meio marinho; OO 06 – Defesa do Património Subaquático; OO 07 – Investigação científica Recursos Vivos; OO 08 – Investigação científica nos domínios da Química, Geologia Marinha, Hidrografia e Oceanografia; OO 09 – Pesquisa e Exploração dos Recursos do Leito e subsolo marinho da ZEE e PC; e OO 10 – Preservação e aproveitamento dos recursos do leito e subsolo marinho da ZEE e PC. Com base nas dimensões identificámos as sete entidades do Estado que possuem as correspondentes atribuições dos OO anteriormente estabelecidos, cujas respetivas capacidades e meios constituem os elementos a observar, decorrentes dos indicadores de análise.

As entidades com atribuições, capacidades e meios para atuar no mar que vamos observar e analisar são as seguintes: Marinha (Comando Naval (CN), Instituto Hidrográfico (IH), Autoridade Marítima Nacional (AMN)); Guarda Nacional Republicana (Unidade de Controlo Costeiro (UCC)); a Força Aérea (FA); e a Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) e o Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA).

Em termos espaciais, colocámos como fundo os espaços marítimos que integram a plataforma continental, designadamente: A – compreende as Águas Interiores (AI) e o Mar Territorial (MT); B – Zona Contigua (ZC); C – Zona Económica Exclusiva (ZEE); D - Plataforma Continental (PC) para além das 200 milhas náuticas (MN).

Por último, a cada entidade foi atribuída uma linha de operação tendo em consideração as capacidades, meios e áreas de atuação, para além das respetivas ligações aos OO, foi ainda incluído uma gradação de cores em função do tipo de atuação que



consideramos resultar para a segurança da plataforma continental: Verde - atuação plena (AF)<sup>45</sup>; Amarelo - atuação limitada (AL)<sup>46</sup>; e a Vermelho atuação dependente (AD)<sup>47</sup>.

Observando o mapa conceitual é possível identificar a argumentação que nos permitirá prosseguir com a nossa investigação. **Primeiro Argumento** – atendendo à quantidade de entidades com atribuições nas águas interiores e no mar territorial a articulação é complexa<sup>48</sup>. **Segundo Argumento** – atendendo à dimensão dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional a vigilância e controlo dos mesmos é limitada. Partindo da presente argumentação e quando concluída a fase analítica da presente investigação, procuramos, por fim, caracterizar a soberania nacional nos espaços marítimos, tirar conclusões e efetuar eventuais recomendações.

Presente o que precede, consideramos que se encontram reunidos os elementos necessários e suficientes para desenvolvermos o nosso modelo de análise. Para o efeito, começamos por estabelecer o objeto de estudo e a respetiva delimitação, objetivo geral e objetivos específicos, culminando com a questão central, questões derivadas e respetivas hipóteses de trabalho.

**Objeto de estudo:** «O objeto de estudo da presente investigação é a segurança da plataforma continental, o qual delimitaremos à dimensão de segurança (*safety* e *security*) e de conhecimento científico da plataforma continental»

**Objetivo Principal:** «Caraterizar a segurança da plataforma continental nacional, segundo a dimensão de segurança (*safety* e *security*) e a dimensão de conhecimento científico». A partir deste objetivo principal deduzimos os seguintes objetivos específicos:

**Objetivo específico 1 (OE 1)** – «Analisar os meios da capacidade de vigilância marítima remota»;

---

<sup>45</sup> Atuação Plena – Possui capacidades e meios para garantir plenamente as funções de segurança (*safety* e *security*) e conhecimento científico da plataforma continental.

<sup>46</sup> Atuação Limitada – Possui capacidades e meios desadequados ou obsoletos para garantir as funções de segurança (*safety* e *security*) e conhecimento científico da plataforma continental.

<sup>47</sup> Atuação Dependente – Não possui capacidades nem meios para as funções de segurança (*safety* e *security*) e conhecimento científico da plataforma continental.

<sup>48</sup> Complexa pelo facto de no mesmo espaço marítimo operarem diferentes entidades do Estado, tuteladas por diferentes ministérios, resultando por exemplo no sobre esforço de fiscalização marítima.



**Objetivo específico 2 (OE 2)** – «Analisar os meios da capacidade de patrulha e fiscalização»;

**Objetivo específico 3 (OE 3)** – «Analisar os meios da capacidade científica»;

**Objetivo específico 4 (OE 4)** – «Analisar os mecanismos de articulação e de cooperação entre entidades com atribuições e jurisdição nos espaços marítimos»;

**Objetivo específico 5 (OE 5)** – «Analisar os atuais fatores determinantes para a segurança da plataforma continental»;

**Objetivo específico 6 (OE 6)** - «Caraterizar a segurança na plataforma continental»;

**Objetivo específico 7 (OE 7)** – «Caraterizar a soberania nacional na plataforma continental».

Com base no objeto de estudo e a problemática identificada levantamos a seguinte questão central (QC) que servirá de orientação à presente investigação: “**Como é que o estado atual das capacidades e meios do Poder Naval nacional e o excessivo número de entidades com jurisdição nos espaços marítimos influenciam a segurança da plataforma continental?**”. Para respondermos à questão central levantamos as seguintes questões derivadas (QD):

**Questão derivada 1 (QD 1)** – «Qual o “ponto de situação”<sup>49</sup> das capacidades, meios e dos mecanismos de articulação nacionais que contribuem para a segurança da plataforma continental, segundo as dimensões de análise: segurança (*safety* e *security*) e conhecimento científico?»;

**Questão derivada 2 (QD 2)** – «Quais os fatores que são determinantes para a segurança da plataforma continental?»;

---

<sup>49</sup> “Ponto de Situação” – Consiste em caraterizar, em função do tipo de capacidades existentes, os meios e os mecanismos de articulação entre as entidades e organismos do Estado com atribuições nos espaços marítimos nacionais.



Para respondermos às questões derivadas, levantamos as seguintes hipóteses de trabalho, as quais procuramos validar ao longo da investigação, sendo de referir que a numeração das hipóteses está em consonância com as respetivas questões derivadas:

**Hipótese 1.1 (HIP 1.1)** – «Portugal, para atuar no mar por forma a garantir a segurança da plataforma continental, dispõe das capacidades necessárias para a vigilância remota, patrulha, fiscalização e investigação científica. No entanto, existem vulnerabilidades nestas capacidades, decorrentes da limitada cobertura espacial dos sistemas de vigilância remota, da dispersão destes sistemas por diferentes entidades e da obsolescência e/ou inexistência de meios navais suficientes para patrulhar, fiscalizar e investigar os recursos do mar»;

**Hipótese 1.2 (HIP 1.2)** – «Não obstante existirem diversos mecanismos de articulação e cooperação entre entidades com jurisdição e meios para atuação no mar também existem vulnerabilidades de articulação entre entidades operacionais nas águas interiores e no mar territorial»;

**Hipótese 2 (HIP 2)** – «A segurança da plataforma continental é determinada por fatores de ordem Política, Económica, Migratória, Atores-não estatais, Tecnológica, Informacional, Jurídica, Fenómenos Naturais e a Poluição do Meio Marinho».



### 3. Observação e análise de dados e conceitos

Apoiado pelo modelo de análise importa agora proceder à sua operacionalização a fim de alcançarmos o objetivo principal da presente investigação – **Caraterizar a segurança da plataforma continental nacional, segundo a dimensão de segurança (*safety* e *security*) e a dimensão de conhecimento científico**. Neste sentido, com base na observação e análise das capacidades, meios e fatores que consideramos determinantes para a segurança no mar, procuramos validar as nossas hipóteses e propor soluções que visem melhorar a atuação do Estado no mar, no âmbito das dimensões de análise – segurança (*safety* e *security*) e conhecimento científico. Para o efeito, vamos observar e analisar os meios da capacidade de vigilância marítima remota, os meios da capacidade de patrulha e fiscalização, os meios da capacidade científica, os mecanismos de articulação e de cooperação e os fatores determinantes para a segurança da plataforma continental. Por último, encerramos o presente capítulo com uma síntese conclusiva, onde, procuramos apresentar as vulnerabilidades da segurança na plataforma continental e caraterizar o tipo de soberania nacional no mar.

#### a. Meios da capacidade de vigilância marítima remota

A nível nacional a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, na dependência do Ministério da Agricultura e do Mar, é a Autoridade Nacional de Controlo de Trafego Marítimo e a Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos, conforme Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro.

A capacidade nacional de vigilância e controlo remoto da atividade marítima está dispersa por diferentes entidades e sistemas que funcionam de forma isolada, onde cada entidade procurará naturalmente manter o acesso exclusivo a esses dados, atendendo que informação é poder<sup>50</sup>. Assim sendo, importa efetuar o levantamento das capacidades nacionais, verificar que sistemas são partilhados e perspetivar sobre o futuro desta capacidade.

---

<sup>50</sup> Informação é poder, no entanto, atualmente com o enorme volume de informações e dados disponíveis levanta-se o problema de filtrar e selecionar as melhores informações, pelo que a informação para ser poder tem que gerar conhecimento. Portanto, assumimos que a expressão informação é poder com o pressuposto de existir capacidade para gerar conhecimento.



### **(1) O sistema *Vessel Traffic Service***

Em Portugal, o *Vessel Traffic Service* (VTS) costeiro, começou a funcionar em 2 de janeiro de 2008, sob a alçada do então Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. (IPTM, IP). Atualmente, decorrente da fusão da Direção-geral da Aquicultura e Pescas (DGPA) e do IPTM, I.P., este serviço passou para a estrutura da administração da DGRM<sup>51</sup> (Assembleia da República, 2012), cujo diretor é a Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo (ANCTM). A DGRM opera o Centro de Controlo de Tráfego Marítimo Costeiro (CCTMC) (Oliveira, 2009), sendo que o VTS de Portugal continental é constituído pelos seguintes subsistemas:

- Um subsistema costeiro, que cobre toda a área que se estende até uma distância de aproximadamente 50 milhas de costa continental e cuja operação compete ao CCTMC da DGRM;
- A área coberta corresponde a 25% da ZEE do Continente. Como este sistema não se encontra implementado nas subáreas dos Açores e da Madeira, significa que a cobertura corresponde apenas cerca de 8% da ZEE portuguesa;
- Um subsistema portuário, que agrega os vários VTS portuários, alguns operados pelas administrações dos respetivos portos e outros da responsabilidade da DGRM.

O VTS é constituído por sistemas de comunicações (para troca de informação com os navios), por redes de radares (monitorização do tráfego marítimo), por sistemas de localização por azimute e também por transreceptores do VTS nacional. O serviço VTS assegura três tipos de serviços: serviço de informação; serviço de assistência à navegação e serviço de organização do tráfego.

O CCTMC dirige o funcionamento do VTS costeiro do continente e centraliza todas as comunicações efetuadas no âmbito do serviço, mantendo registos, os quais podem ser conservados por períodos superiores a 30 dias e que podem ser disponibilizados a quaisquer autoridades, para efeitos de instrução de inquéritos, ou inclusão em processos contraordenacionais ou penais.

---

<sup>51</sup> Decreto-lei n.º 49-A, de 29 de fevereiro de 2012.



O CCTMC, em articulação com o Capitão de Porto, pode designar o fundeadouro a um navio, impor restrições aos navios com fundamento em condições meteorológicas adversas, operações de busca e salvamento ou qualquer outro fato que possa colocar em perigo o tráfego marítimo e no âmbito das suas funções, fiscalizar o cumprimento das regras aplicáveis aos Esquemas de Separação de tráfego (EST), conforme D.L. n.º 198/2006<sup>52</sup>, de 17 de outubro (Assembleia da República, 2006).

Importa sublinhar que o objetivo principal do VTS nacional é a segurança do tráfego marítimo e não a segurança interna e aduaneira.

## **(2) O sistema MONICAP**

Na dependência atual da DGRM funciona o Centro de Controlo e Vigilância das Pescas (CCVP), ao qual compete garantir a monitorização das embarcações de pesca nacionais, comunitárias e de países terceiros abrangidas pelo *Vessel Monitoring System* (VMS), vulgo MONICAP, através da receção e tratamento dos dados transmitidos pelos Equipamentos de Monitorização Contínua (EMC) por satélite instalados nas embarcações de pesca com comprimento fora a fora superior a 15 metros, independentemente das águas em que operam ou do porto onde se encontrem, conforme D.L. n.º 310/1998, de 14 de outubro (Assembleia da República, 1998).

O CCVP garante o reenvio dos dados recebidos no âmbito do VMS à Direção-geral da Autoridade Marítima, ao Comando Naval da Marinha, ao Comando Operacional da Força Aérea, à Unidade Controlo Costeiro da GNR, à Comissão Europeia, a Organizações Regionais de Pesca e Países Terceiros com os quais existam acordos de pesca (Cajarabille, Ribeiro, Marques, & Monteiro, 2012, p. 216).

## **(3) O sistema SIVICC**

O Sistema de Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC) foi inaugurado no final de 2013, três anos após a desativação do anterior sistema LAOS<sup>53</sup>. Até à entrada em

---

<sup>52</sup> Este diploma comete ainda nos art.º 3º e 11º funções específicas à AMN e ao Capitão de Porto de garantir que os navios naveguem pelos EST e instrução de processos contraordenacionais cometidos por ilícitos cometidos em matéria de EST.

<sup>53</sup> O sistema LAOS de origem israelita, desativado por obsolescência desde novembro de 2010, foi o anterior sistema de radares para a vigilância da costa portuguesa operado pela Brigada Fiscal (BF) da Guarda Nacional



funcionamento do SIVICC a vigilância costeira foi efetuada com operacionais no terreno. Este sistema foi adjudicado à empresa INDRA<sup>54</sup> por 25 milhões de euros, mas acabou por custar ao erário público 31,2 milhões, ou seja, teve um agravamento de cerca de 25% do custo previsto, à semelhança de todas as outras obras efetuadas em Portugal.

A gestão e a operação deste sistema pertencem à Unidade de Controlo Costeiro (UCC) – unidade especializada da GNR responsável pelo cumprimento da missão da GNR 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 dos Açores e Madeira.

O sistema conta com vinte postos de observação fixos<sup>55</sup>, dois Centros de Comando e Controlo (CCC)<sup>56</sup> e oito unidades de vigilância móveis<sup>57</sup> todas operacionais. Este sistema garante a cobertura de uma faixa marítima até às 24 milhas náuticas e permite estabelecer ligação com outros sistemas externos, como é o caso da possível ligação ao sistema homónimo espanhol – Sistema Integrado de Vigilância Interior (SIVE), determinante para reforçar e manter seguras as fronteiras externas do “espaço Schengen”<sup>58</sup>. A interoperabilidade do SIVE com o SIVICC constitui uma mais-valia e uma referência para os restantes países da UE no que concerne à vigilância das fronteiras da UE (EUROSUR<sup>59</sup>). No entanto, os projetos de ligação ainda estão em fase de construção. No que concerne à instalação deste sistema nas regiões autónomas, importa referir que existe vontade expressa, mas não existe

---

Republicana (GNR). Este sistema devido a questões ambientais, como a colocação de torres em dunas e outras áreas de proteção ambiental, nunca chegou a ser implementado em toda a sua capacidade.

<sup>54</sup> INDRA é uma companhia global multinacional de tecnologia, número 1 (um) na Espanha e uma das principais da Europa e América Latina, líder em soluções e serviços de alto valor agregado que opera em mais de 128 países e conta com mais de 42.000 profissionais no mundo.

<sup>55</sup> Equipados com dois tipos de sensores: Radar e Electrónico (CCD e IR)

<sup>56</sup> O CCC Nacional (CCCN) em Lisboa e o CCC de Reserva (CCCR) em Portimão, operacionais e a funcionar 24/7 horas/dias por semana.

<sup>57</sup> Também equipadas com o mesmo tipo de sensores CCD e IR.

<sup>58</sup> O Acordo de Schengen é uma convenção entre países europeus sobre uma política de abertura das fronteiras e livre circulação de pessoas entre os países signatários. Integra 22 Estados-membros da União Europeia (UE) e quatro países associados: a Islândia; a Noruega; a Suíça; e o Liechtenstein (france.fr, 2014).

<sup>59</sup> O *European Border Surveillance System* (EUROSUR) é um sistema de troca de informações destinadas a melhorar a gestão das fronteiras externas da UE. O EUROSUR permite partilhar em tempo real dados relacionados com as fronteiras entre os membros da rede, composta por países que integram o espaço Schengen (EUROSUR, 2014).



calendarização e, portanto apenas se encontra implementado na região do continente (Guerreiro, 2014).

O SIVICC permite a deteção e o apoio ao combate a ameaças nos domínios das fraudes fiscais e aduaneiras, terrorismo, tráfico de droga, catástrofes ambientais, proteção de atividades económicas e combate à imigração clandestina, por via marítima (Interna, 2011).

Não obstante as capacidades deste sistema, importa referir que este sistema garante apenas a vigilância em doze por cento da ZEE continental. Com o alargamento da plataforma continental para as 350 milhas a cobertura será apenas de cerca de sete por cento, deixando claramente a fronteira nacional e, conseqüentemente a europeia desprotegida.

#### **(4) Vigilância espacial**

O principal portal de acesso de Portugal ao espaço é efetuado através da Agência Espacial Europeia (ESA, *European Space Agency*)<sup>60</sup>. No âmbito da participação portuguesa na ESA, em 2008, foi instalada na Ilha de Santa Maria, no monte das flores, a Estação de Monitorização de Satélites (ESA/SMA *Tracking Station*) – a única infraestrutura da ESA instalada em território nacional – cuja missão consiste no seguimento de lançamentos de satélites a partir da Guiana Francesa e observar o planeta. A ESA/SMA *Tracking Station* encontra-se certificada para receber dados satélite do *Envisat*<sup>61</sup> e *Radarsat1*<sup>62</sup> e integra a rede do serviço operacional *CleanSeaNet* da EMSA (deteção de poluição marítima com hidrocarbonetos). Esta informação quando detetada, dentro da área que vai desde as Ilhas de Cabo Verde, *New Found Lands*, costa oeste europeia, até ao Ártico, é disponibilizada à EMSA em menos de 30 minutos (Conde, 2010). Importa ainda referir que a correlação destes dados com os do sistema VTS costeiro (AIS e LRIT) permite proceder à identificação do presumível navio poluidor.

#### **(5) Centro de Operações Marítimas**

O Centro de Operações Marítimas (COMAR) inclui-se nas capacidades de vigilância marítima por ser o único centro Português que dispõe de diversos sistemas de vigilância

---

<sup>60</sup> A Agência Espacial Europeia foi criada em 1975 como resultado da fusão do ESRO (*European Space Research Organization*) e do ELDO (*European Launcher Development Organization*). Tendo Portugal se tornado membro da ESA em 14 de novembro de 2000.

<sup>61</sup> O *Envisat*, lançado em 2002, é o maior satélite de observação da terra e permite uma análise rigorosa da atmosfera, continentes, oceanos e gelo do planeta.

<sup>62</sup> O *RadarSat1*, lançado em 1995, foi o primeiro satélite canadiano de observação da terra.



marítima que lhe permite obter um panorama marítimo de superfície e sub-superfície esclarecido, designadamente, o *SafeSeaNet* (AIS da União Europeia, via EMSA); o SAT-AIS (satélite AIS, via EMSA); o *CleanSeaNet* (relatos de poluição por deteção satélite SAR – *Synthetic Aperture RADAR* – Via EMSA); VMS (MONICAP, via DGRM); LRIT (via EMSA) e o *Maritime Command and Control Information System* (MCCIS)<sup>63</sup>.

Segundo o Comandante Coelho Dias, Chefe da Secção de Operações de Superfície do Comando Naval, atualmente está a ser desenvolvido o sistema de sistemas, que pode ser traduzido no sistema “OVERSEE”, desenvolvido pela indústria nacional (*Critical Software*), em parceria com a Marinha, que pretende integrar todas estas fontes dispersas de panoramas marítimos, não classificados, onde já se encontram integrados o AIS e o VMS. No “OVERSEE” estão a ser desenvolvidos algoritmos de alarmística que permitem efetuar a análise automática de comportamentos potencialmente suspeitos, por forma a mitigar a necessidade do operador observar e interpretar um conjunto significativo de informação dispersa por diferentes monitores. Contudo, o grande desafio para a integração destes panoramas não é tecnológico mas sim institucional, isto é, torna-se necessário criar relações de confiança entre as entidades que possuem sistemas remotos de vigilância marítima (Dias, 2014).

## (6) O futuro da vigilância marítima nacional

Segundo o Comandante Dias Marques, Diretor de Serviços de Programação na Direção-Geral de Política do Mar (DGPM), das missões das várias entidades públicas que exercem a ação do estado no mar decorrem as suas tarefas e, conseqüentemente, a informação que se torna necessária para a sua realização com eficiência e eficácia. É, pois, relativamente simples justificar o princípio da necessidade de conhecer, mas não tão simples pô-lo em prática. A necessidade de conhecer tem de ser justificada caso a caso, ou podemos estabelecer uma moldura que identifique exceções, tornando todo o processo mais eficiente? A resposta a esta questão é particularmente relevante no contexto da integração de sistemas de comando e controlo, onde a intervenção humana generalizada anulará os benefícios esperados. Acresce ainda que a justificação da necessidade de conhecer com base num

---

<sup>63</sup> MCCIS - Panorama marítimo reconhecido pelos membros da OTAN



determinado evento apenas pode ser despoletada após a ocorrência desse evento, impedindo-se assim a adoção de procedimentos relacionados com a antecipação desses mesmos eventos, pois não se pode ter acesso à informação relevante porque o evento ainda não ocorreu.

Como pedir o que não sabemos existir, mas que existe e é relevante? Assumindo que apenas podemos pedir aquilo de cuja existência temos conhecimento, encontramos rapidamente uma lacuna no princípio da necessidade de conhecer. Assim, o princípio da responsabilidade de partilha emerge como forma de ultrapassar esta dificuldade, colocando no detentor da informação o ónus da sua partilha, isto é, o encaminhamento adequado e atempado da informação para os destinatários julgados relevantes. Estes dois princípios devem ser usados de forma complementar, mas este último não está ainda ao mesmo nível do primeiro, nem quanto à sua assimilação pela comunidade, nem quanto ao seu fundamento legal. Tal como na implementação da necessidade de conhecer na integração de sistemas de comando e controlo, também a implementação da responsabilidade de partilha exige uma moldura que agilize o processo, pelas mesmas razões.

A perspetiva atual da partilha de informação em Portugal caracteriza-se por uma grande diversidade de sistemas de informação que tem vindo a ser edificada de forma mais ou menos autónoma pelas várias autoridades que exercem a ação do estado no mar. Como consequência, encontramos grande heterogeneidade nos formatos de dados utilizados, bem como dados recolhidos simultaneamente por diversas entidades. Estes factos, além de evidenciarem um desperdício de recursos financeiros, originam inconsistência na informação e, conseqüentemente, dificuldades na previsão, na decisão e na ação. Estas dificuldades são agravadas pelo facto de a partilha de informação entre as várias entidades envolvidas na ação do estado no mar não ser sistemática nem frequente, o que significa que muitas das entidades não tem também acesso a toda a informação de que necessitam para a realização das suas tarefas, o que reduzirá a sua eficiência e eficácia.

Neste contexto, impõe-se aumentar a interoperabilidade operacional, legal e tecnológica entre as várias entidades cuja partilha de informação se torna necessária. Interoperabilidade operacional para assegurar que os procedimentos operacionais, nos quais assentarão a partilha de informação, existem e são seguidos, interoperabilidade legal para sustentar os procedimentos operacionais mencionados do ponto de vista legal, e interoperabilidade tecnológica para assegurar que os vários sistemas de comando e controlo



comunicam entre si como desejado. Contudo, esta interoperabilidade não pode ser realizada a qualquer preço, e a edificação desenfreada e desgovernada de soluções de interoperabilidade ponto-a-ponto implicará um desperdício absurdo de recursos financeiros, ao passo que a integração organizada e com recurso a um modelo de dados comum (uma espécie de língua franca entre os computadores) reduzirá substancialmente os custos de edificação e manutenção.

Com o propósito de contribuir para o desenvolvimento sustentável baseado nos oceanos, a Comissão Europeia desencadeou, desde 2009, uma série de iniciativas na área da vigilância marítima integrada, conducentes à edificação do *Common Information Sharing Environment* (CISE), nomeadamente os projetos *MARSUNO*, *BlueMassMed* e *CoopP*, tendo Portugal (e a Marinha) estado envolvido nas últimas duas. O CISE é assim um instrumento de desenvolvimento que apoia a segurança marítima e a defesa, bem como outros setores envolvidos, como por exemplo o transporte marítimo ou as pescas, e que visa a partilha de informação sobre o mar entre todos. O CISE não é um sistema de sistemas, mas sim um mecanismo de interoperabilidade tecnológica de suporte à interoperabilidade organizacional necessária para uma vigilância marítima integrada eficiente e eficaz (Marques, 2014).

Neste contexto, e procurando dar resposta às iniciativas europeias, surge em Portugal o projeto *NIPIM@R*, com base nos resultados nacionais obtidos durante o projeto *BlueMassMed*, e que conta atualmente com vinte entidades nacionais e entidades internacionais observadoras, representadas em três grupos de trabalho (utilizadores, legal e técnico) através de cerca de cinquenta peritos. Um dos produtos deste projeto é a evolução do nó nacional de integração e partilha de informação sobre o mar de modo a veicular informação relevante entre os sistemas dos vários intervenientes através de um modelo de dados comum. No ano de 2014 está prevista, por exemplo, a integração dos sistemas VTS, MONICAP e DSC (Marques, 2014).

Os próximos passos na edificação do CISE serão iniciados previsivelmente em Setembro de 2014, com o arranque do projeto EUCISE2020, durante o qual se prevê que venham a ser edificados e testados cerca de 12 pontos de partilha de informação nos vários estados membros, onde se inclui Portugal e o seu nó nacional. A Marinha é uma das entidades envolvidas neste projeto, a par com mais onze outras entidades em Portugal relevantes para a ação do Estado no mar (Marques, 2014).



## **b. Meios da capacidade de patrulha e fiscalização**

No presente subcapítulo, pretendemos efetuar o levantamento dos meios nacionais afetos à capacidade de patrulha e fiscalização, os quais se encontram sob a tutela do Ministério da Defesa Nacional e do Ministério da Administração Interna, cuja missão contribui para a dimensão de segurança (*safety* e *security*).

Sendo certo que é impossível garantir de forma permanente e global a vigilância, patrulha e fiscalização de uma área de 1.8 milhões de Km<sup>2</sup> e muito menos de 4 milhões de Km<sup>2</sup>, caso a avaliação da proposta de alargamento portuguesa seja positiva. Por exemplo, um navio para patrulhar uma área quadrada de 4 milhões de km<sup>2</sup> a navegar a 12 nós e a efetuar fiadas espaçadas de 20 em milhas, por forma a cobrir toda a área, seriam necessários cerca de 202 dias.

Assim, consideramos que Portugal, para garantir a importante atividade de segurança (*safety* e *security*), que é transversal e de suporte às atividades de desenvolvimento da economia do mar, deverá possuir capacidades e meios navais, aéreos e espaciais adequados para vigilância, controlo, fiscalização e salvaguarda da vida humana no mar. Sendo que a quantidade de meios deverá assegurar o ciclo de manutenção, treino e disponibilidade operacional, bem como, uma distribuição permanente, simultânea e equilibrada de meios pelas três subáreas do Continente, Açores e Madeira. Como iremos constatar a capacidade de patrulha e fiscalização oceânica nacional encontra-se em situação problemática por obsolescência e insuficiência de meios para garantir os ciclos de manutenção, treino e disponibilidade operacional.

Como iremos constatar os meios da capacidade de patrulha e fiscalização nacional encontram-se na Marinha, Força Aérea Portuguesa e Guarda Nacional Republicana, os quais passamos de seguida a observar e analisar.

### **(1) Marinha**

A Marinha é uma organização que integra uma componente de ação militar e uma de ação não militar, dentro de uma lógica de complementaridade e de esforço mútuo, visa portanto uma utilização racional dos meios que o país lhe coloca à disposição. O Chefe de Estado-Maior da Armada para além de ser o Comandante da Marinha é também a Autoridade



Marítima Nacional, tendo condições excepcionais de articulação e coordenação entre os meios da Armada e da Autoridade Marítima Local.

A missão genérica da Marinha consiste em garantir que Portugal use o mar no seu próprio interesse, tendo como funções específicas: a defesa militar e o apoio à política externa; a segurança e a autoridade do Estado; e o desenvolvimento económico, científico e cultural. Atendendo ao objetivo da presente investigação, centralizaremos a nossa análise nas capacidades e meios da Marinha atribuídos à componente de ação não militar, ou seja, a função de segurança e autoridade do Estado e das ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do mar, de que são exemplos a busca e salvamento marítimo; a patrulha e fiscalização marítima (atividade de pesca e de recreio); o combate à poluição; a repressão de ilícitos no mar (em estreita articulação e cooperação com outros agentes do Estado); e a caracterização hidrográfica e oceanográfica do mar.

#### (a) Meios da Armada

O Comando Naval é o principal comando operacional da Marinha, sendo responsável pela condução de operações navais com o objetivo de assegurar que os portugueses façam uso do mar na medida dos seus interesses e apoia o exercício de comando do Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA). As missões de patrulha, fiscalização e salvaguarda da vida humana mar são asseguradas pela componente operacional do sistema de forças<sup>64</sup>, sendo o ponto situação dos atuais meios da Armada os seguintes (Tabelas 1 e 2):

Tabela 1 – Meios da Armada para a patrulha e fiscalização

---

<sup>64</sup> “O sistema de forças consiste no conjunto de capacidades que devem existir para o cumprimento das missões das Forças Armadas e identifica os tipos e quantitativos de forças e meios, tendo em conta a sua adequada complementaridade operacional. O sistema de forças é constituído por uma componente operacional que engloba o conjunto de forças e meios relacionados entre si numa perspetiva de emprego operacional integrado e uma componente fixa que engloba o conjunto de comandos, unidades, estabelecimentos, órgãos e serviços essenciais à organização e apoio geral das Forças Armadas e seus ramos.” (Assembleia da República, 2014, p. art.º 5). Para o presente trabalho de investigação apenas serão considerados as capacidades e meios para cumprimento de missões não militares.



Classe	Tipo	Quantidade	Média de idade (Anos)	Autonomia (MN)	Áreas operação
João Coutinho	Corveta	03	45	5000	A,B,C e D
Baptista de Andrade	Corveta	03	41	5000	A,B,C e D
Viana do Castelo	NPO	02	09	4859	A,B,C e D
Schultz Xavier	Balizador	01	42	3000	A,B e C
Cacine	PB	03	44	4500	A,B e C
Argos	LFR	05	23	1350	A e B
Centauro	LFR	04	13	1350	A e B
Albatroz	LF	02	39	2500	A
Rio Minho	LF	01	23	800	Águas interiores

Fonte: (Marinha, 2014)

De acordo com a Tabela n.º 1 deduzimos os seguintes factos:

- i. Estes meios integram a capacidade oceânica de superfície da Marinha para as missões no âmbito da segurança e autoridade do Estado no mar e possuem autonomia para operar em todo o espaço marítimo nacional, no entanto, para as áreas C e D, as classes de navios “João Coutinho”, “Baptista de Andrade” e “Viana do Castelo” são mais adequadas, por serem navios oceânicos;
- ii. As médias das idades por classe de navios foram calculadas com base no ano de lançamento à água dos meios navais que integram as respetivas Classes;
- iii. Os navios da Classe “João Coutinho” são um excepcional projeto nacional da autoria do Engenheiro Construtor Naval Rogério Silva Duarte Geral D’Oliveira, do final da década de sessenta do século passado, visto que deram origem a várias classes de navios, designadamente: Classe “Baptista de Andrade” (Portugal); Classe “*Descubierta*” (Espanha, Egipto, e Marrocos); Classe “Espora” (Argentina); e Classe



- “*D’Estienne d’Orves*” (França) e atendendo ao facto de ainda existirem unidades operacionais;
- iv. Os navios das classes “João Coutinho” e “Baptista de Andrade”<sup>65</sup> foram construídos entre 1969 e 1975, e atualmente têm uma média de idade de 43 anos. Inicialmente foram empenhados nos territórios ultramarinos (Angola, Guiné e Moçambique) de Portugal. Com a independência daqueles territórios passaram a ser usados como escoltas oceânicos no âmbito da NATO e mais tarde, com a guarnição reduzida, empregues como navios de patrulha oceânica na ZEE do Continente e dos Açores;
  - v. Estes meios navais têm sido e são a espinha dorsal para a segurança e autoridade do Estado nos espaços marítimos nacionais. No entanto, das 10 (dez) unidades navais inicialmente disponíveis, restam apenas 06 (seis) e perspectiva-se que em 2014 sejam abatidas ao efetivo mais dois navios das classes “João Coutinho” e “Baptista de Andrade”, restando 04 (quatro), sendo que a tendência será diminuir no curto e médio prazo, atendendo à idade avançada destes meios, sendo portanto de prever a sua indisponibilidade no curto e médio prazo (Gonçalves, 2014);
  - vi. A classe “Schultz Xavier” e “Cacine”, construídos no Arsenal do Alfeite, são normalmente empenhados na Zona Marítima do Norte e na Região Autónoma da Madeira e apresentam 42 e 44 anos de média de idade, respetivamente, sendo portanto de prever a sua indisponibilidade no curto e médio prazo, sendo de referir que da classe “Shultz Xavier” apenas foi construída uma unidade e que da classe “Cacine” foram construídas 10 unidades, das quais apenas três se encontram disponíveis para o dispositivo naval;
  - vii. Para cumprimento das missões no âmbito da patrulha, vigilância, fiscalização e busca e salvamento marítimo a Marinha dispõe de um DNP que é normalmente guarnecido com 9 (nove) navios, distribuídos pelo Continente (Zona Marítima do norte, centro e sul), Açores e Madeira, podendo ser reforçado em função das necessidades operacionais;

---

<sup>65</sup> Inicialmente foram construídos 06 (seis) e 04 (quatro) da classe “João Coutinho” e “Baptista de Andrade”, respetivamente. No entanto, com o passar do tempo e o conseqüente desgaste foram abatidas ao efetivo 03 (três) 01 (uma) das respetivas classes. Perspetivando-se que em 2014 sejam abatidas mais duas unidades ficando a restar 04 (quatro), das quais 02 (duas) da Classe “João Coutinho”, designadamente o NRP “Jacinto Cândido” e o NRP “António Enes” e 02 (duas) da Classe “Baptista de Andrade”, designadamente o NRP “Baptista de Andrade” e o NRP “João Roby”.



- viii. Destes 09 (nove) navios do dispositivo naval, com missão atribuída, 03 (três) são normalmente da classe “João Coutinho” ou “Baptista de Andrade” (distribuídos da seguinte forma: um navio SAR e um de reserva SAR ambos no continente; e 01 na região dos Açores) e 02 (dois) das classes “Cacine “, “Shultz Xavier” ou “Viana do Castelo” (distribuídos da seguinte forma: um na zona marítima do norte e outro na Madeira), restando atualmente apenas 07 (sete) navios, os quais devem permitir a rotatividade dos que têm missão atribuída, garantindo ainda os ciclos de descanso das guarnições, de manutenção e de treino;
- ix. Os navios das classes “João Coutinho” e “Baptista de Andrade” encontram-se para além do período de vida útil<sup>66</sup>, as médias de idades são da ordem dos 43 anos, pelo que o número de navios disponíveis tem vindo a ser reduzido por envelhecimento e obsolescência, prevê-se que no final de 2014 o número de navios disponíveis corresponda a 40% do total de unidades inicialmente disponíveis;
- x. Os navios das classes “Cacine” e “Shultz Xavier” encontram-se para além do período de vida útil, as médias de idades são também da ordem dos 43 anos, pelo que o número de navios disponíveis tem vindo a ser reduzido por envelhecimento e obsolescência, prevê-se que no final de 2014 o número de navios disponíveis corresponda a 36 por cento do total de unidades inicialmente disponíveis;
- xi. Para substituição dos navios das classes “João Coutinho”, “Baptista de Andrade” estava prevista a construção de **06 (seis)** NPO, nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, tendo sido entregues à Marinha apenas **02 (dois)** NPO, com um atraso significativo - na ordem dos 07 (sete) anos;
- xii. Para substituição dos navios da classe “Cacine” e “Schultz Xavier” estava prevista a construção de **05 (cinco)** LFC, nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, não tendo sido entregue qualquer unidade, nem se encontra previsto concluir o projeto de construção;

---

<sup>66</sup> Período de vida útil de um navio militar é o período temporal entre a entrada ao serviço e o seu posterior abate para desmantelamento. Período de tempo, que sob determinadas condições, começa num determinado instante, regularmente com a entrada ao serviço e termina quando a taxa de avarias se torna inaceitável ou quando o navio é considerado irreparável no contexto operacional, técnico ou económico. Para o efeito foi considerado o valor médio de 30 anos de período de vida útil para navios militares (Congressional Budget Office, 2010).



- xiii. Atualmente, dos **21** navios das classes “João Coutinho”, “Baptista de Andrade”, “Cacine” e “Shultz Xavier”, construídos na década de 1970, apenas cerca de 48 por cento se encontram ao serviço, e prevê-se que em 2014 com o abate de duas mais corvetas da classe “João Coutinho” e “Baptista de Andrade” e o balizador “Shultz Xavier” o número de unidades disponíveis reduza para cerca de 33 por cento;
- xiv. Prevendo-se o abate de duas corvetas e do navio balizador em 2014, o DNP passa a dispor apenas de **4 (quatro)** navios de reserva para garantir a rotatividade de **5 (cinco)** navios com missão atribuída, ou seja, sem considerar os ciclos de descanso das guarnições, manutenção e treino operacional, o número de unidades disponíveis deixa de ser suficiente para garantir o atual DNP.
- xv. As lanchas da classe “Argos” e “Centauro”, construídos no Arsenal do Alfeite, são normalmente empenhados na Zona Marítima do Centro e do Sul e apresentam 23 e 13 anos de média de idades;
- xvi. As lanchas da classe “Albatroz”, construídos no Arsenal do Alfeite, são normalmente empenhados na alagem de redes ilegais nas áreas costeiras do continente e apresentam 39 anos de média de idade, sendo portanto de prever a sua indisponibilidade no curto e médio prazo;
- xvii. Os 02 (dois) Navios de Patrulha Oceânica (NPO) da classe “Viana do Castelo” fazem parte de um projeto nacional de construção nos Estaleiros Navais de Viana do Castelo (ENVC) que consistia na construção de 06 (seis) navios tipo NPO (dois dos quais de combate à poluição no mar) e 05 (cinco) navios tipo Lanchas Fiscalização Costeira (LFC), para substituição das antigas corvetas e patrulhas, respetivamente. Sendo estes novos meios essenciais para garantir a continuidade do DNP;
- xviii. A corroborar a análise anterior está um artigo da Agência Lusa, publicado em 9 de abril de 2014, no “Jornal i” *online*: “A suspensão do contrato para a construção das lanchas de fiscalização costeira “agudiza” a situação deficitária na “existência de meios para assegurar o Dispositivo Naval Padrão” (Agência Lusa, 2014);
- xix. Importa ter a noção da complexidade e duração do processo de decisão para a realização de uma ação de manutenção a uma unidade naval da ordem dos dez milhões de euros. Desde a consulta exploratória ao estaleiro, entre outros, passando pela elaboração e publicação da Portaria de Extensão de Encargos (PEE), Despacho



- do Primeiro-Ministro, envio e visto do Tribunal de Contas, até ao início dos efeitos do contrato, decorrem cerca de **13 (treze)** meses (Serrano, 2014);
- xx. Atento à complexidade e duração do processo de decisão para ações de manutenção, na eventual ocorrência de uma avaria grave, os navios ficam cerca de **13 meses** imobilizados, ou seja, indisponíveis para o DNP a aguardar uma decisão, acresce a este tempo a própria ação de manutenção;
- xxi. Atendendo aos meios disponíveis perspectiva-se que a frequência de ocorrência de avarias seja crescente e cada vez mais graves, somando ainda a complexidade do processo de decisão para ações de manutenção, considera-se que o atual modelo do DNP é insustentável;
- xxii. Importa também sublinhar o tempo necessário para obtenção de novos meios navais. Neste sentido, acresce ao processo de viabilidade financeira, o próprio “Projeto Naval”, que de acordo com a doutrina americana é composto pelas seguintes 07 (sete) fases: análise das missões e do planeamento; avaliação das necessidades da missão; estudos de pré-viabilidade; estudos de viabilidade, definição do projeto; desenvolvimento do projeto; e por último a produção (Lérias, 2005). Acresce ainda a estas fases as provas de mar, a formação da guarnição e o treino operacional. Como exemplos de duração deste processo apresentam-se os seguintes casos: a construção dos 03 (três) navios da classe “Vasco da Gama” cujo processo decorreu entre 1980 e 1991, ou seja, durante **11 (onze)** anos; e a construção dos **02 (dois)** navios da classe “Viana do Castelo”, cujo processo decorreu entre 1997 e 2013, ou seja, durante 16 (dezasseis) anos, no entanto, caso o prazo de construção tivesse sido cumprido, entrega do primeiro navio em 2005, este período seria reduzido para 8 (oito) anos;
- xxiii. Atualmente a Marinha tem empenhado meios navais tipo fragata em missões de interesse público<sup>67</sup> para suprimir a lacuna de meios disponíveis. No entanto, na opinião do autor a utilização deste tipo de meio naval em missões daquele tipo não

---

<sup>67</sup> As missões não militares são missões constitucionalmente atribuídas às Forças Armadas no apoio ao desenvolvimento sustentado e à melhoria da qualidade de vida dos portugueses. Estas missões abrangem um vasto leque de atividades, incluindo: o apoio ao Serviço Nacional de Proteção Civil, para fazer face a situações de catástrofe ou calamidade pública; o apoio à satisfação das necessidades básicas das populações; a fiscalização da Zona Económica Exclusiva; a busca e salvamento; a proteção do ambiente; a defesa do património natural e a prevenção de incêndios; a pesquisa dos recursos naturais e a investigação nos domínios da geografia, cartografia, hidrografia, oceanografia e ambiente marinho (RCM, 2013, p. 1991).



se afigura adequado, pelos seguintes motivos: elevado custo de operação; a falta de proporcionalidade face a atividade de fiscalização marítima (pesca e recreio); e a banalização de um meio naval com capacidade combatente.

Tabela 2 - Outros meios da Armada

Meios	Quantitativos	Localização
Centro de Operações Marítimas (COMAR)	01	Oeiras
Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo <sup>68</sup>	02	Lisboa e Ponta Delgada
Subcentro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo <sup>69</sup>	01	Funchal
Comandos de Zona Marítima (CZM)	05	Norte, Centro, Sul, Açores e Madeira

Fonte: (Marinha, 2014)

De acordo com a Tabela n.º 2 deduzimos os seguintes factos:

- i. Os centros e subcentro funcionam 24 horas por dia, sete dias por semana;
- ii. O COMAR, integrado na estrutura do Comando Naval, é um centro de comando e controlo de toda a atividade desenvolvida pela Marinha e de coordenação com todas as entidades com responsabilidades de atuação nos espaços marítimos sob soberania, jurisdição ou responsabilidade nacional, conforme se explica no subcapítulo dedicado aos mecanismos de articulação e coordenação;
- iii. Os centros e subcentro de coordenação de busca e salvamento marítimo, decorrentes de uma rede internacional de busca e salvamento marítimo, são da responsabilidade da Marinha e fazem parte do Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo (SNBSM) que se explica no subcapítulo dedicado aos mecanismos de articulação e cooperação;

<sup>68</sup> A designação em inglês destes centros é *Maritime Rescue Coordination Centre* (MRCC)

<sup>69</sup> A designação em inglês deste centro é *Maritime Rescue Sub Centre* (MRSC)



- iv. Os Comandos de Zona Marítima são responsáveis pelo apoio logístico e controlo tático das unidades navais que lhes são atribuídas;
- v. O CZM do Centro dada a sua localização encontra-se desativado, sendo as suas funções garantidas pela estrutura do Comando Naval;
- vi. Os Comandantes das Zonas Marítimas acumulam as funções de Chefe de Departamento Marítimo da respetiva área, o que lhe confere condições excecionais de articulação e coordenação dos meios do Comando Naval com os da Autoridade Marítima Local

#### (b) Meios de apoio à Autoridade Marítima Nacional

A Autoridade Marítima Nacional (AMN) é a estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços, que integrados na Marinha, possuem competências ou desenvolvem ações enquadradas no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM), cujas capacidades de segurança e autoridade do Estado no mar se apresentam nas Tabelas 4, 5, 6 e 7. O total de efetivos da AMN são cerca de 1840, dos quais 1040 são Militares, Civis e Faroleiros, e cerca de 800 são Polícias Marítimos (AMN, 2014).

Tabela 3 - Meios para salvamento da AMN

Instituto de Socorros a Náufragos		
Meios	Quantitativos	Áreas operação
Estações Salva-vidas	31	Portuárias
Embarcações Salva-vidas de Grande capacidade	13	A e B



Embarcações Salva-vidas Média capacidade	22	A
Embarcações Salva-vidas Pequena capacidade	18	A
Outras embarcações <sup>70</sup>	62	A

Fonte: (AMN, 2014)

De acordo com a Tabela n.º 3 deduzimos os seguintes factos:

- i. O Instituto de Socorros a Náufrago (ISN) é um organismo integrado na estrutura da Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) com atribuições de direção técnica para as áreas do salvamento marítimo, socorro a náufragos e assistência a banhistas.
- ii. As estações salva-vidas encontram-se debaixo da alçada dos Capitães dos Portos que são responsáveis pela coordenação das ações de buscas e salvamento marítimo (*Safety*) na respetiva área jurisdicional.

Tabela 4 - Meios de policiamento da AMN

Polícia Marítima		
Meios	Quantitativos	Áreas operação
Comando Geral da Polícia Marítima	01	Lisboa
Comandos Regionais (Departamentos marítimos)	05	Continente, Açores e Madeira
Comandos Locais (Capitanias)	20	Continente, Açores e Madeira
Embarcações da Polícia Marítima	199	A
Embarcações Autoridade Marítima	03	A
Embarcações de apoio	39	A

Fonte: (AMN, 2014)

De acordo com a Tabela n.º 4 deduzimos os seguintes factos:

- i. Os Chefes de Departamento Marítimo acumulam as funções de Comandante de Zona Marítima da respetiva área, o que lhe confere condições excecionais de articulação e coordenação dos meios da Autoridade Marítima Local com os do Comando Naval;

<sup>70</sup> Das 62 outras embarcações, 24 correspondem a mota de água, 12 a botes e 26 a semirrígidas.



- ii. O Capitão de Porto é o Comandante Local da Polícia Marítima, ou seja, a autoridade local (*Security*), e é também responsável pela coordenação local das ações de busca e salvamento marítimo (*Safety*) na sua área de responsabilidade;
- iii. A Polícia Marítima (PM) é uma força dotada de competência especializada nas áreas e matérias atribuídas ao Sistema da Autoridade Marítima e desenvolve um conjunto de atividades que visam garantir a segurança de pessoas e bens e o cumprimento da lei, nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional. A PM é um órgão de polícia criminal para efeitos de aplicação da legislação processual penal, sendo os inspetores, subinspetores e Chefes autoridades de polícia criminal;
- iv. Os agentes da PM para além dos meios próprios para a atividade de vigilância e fiscalização marítima embarcam nos meios navais do Comando Naval, conferindo-lhes capacidade de atuação em todos os espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, articulação favorecida pelo facto do Chefe do Estado-Maior da Armada ser o Comandante da Marinha e, por inerência, a Autoridade Marítima Nacional.

Tabela 5 - Meios de combate à poluição da AMN

Meios	Combate à poluição	Áreas operação
Bases Logísticas	06	(ver análise)
Unidade Naval	NRP “Bacamarte”	A,B,C e D
Unidades Auxiliares	UAM “Enchente” e UAM “Vazante”	Águas Interiores
Outras embarcações	02	A

Fonte: (AMN, 2014)



De acordo com a Tabela n.º 5 deduzimos os seguintes factos:

- i. A Direção de Combate à Poluição do Mar (DCPM) tem nas suas bases logísticas, dispersas pelo território nacional (Continente 04, Arquipélago dos Açores 01 e Arquipélago da Madeira 01), a capacidade operacional para efetuar o combate à poluição do mar. A DCPM está integrada na Direção-Geral da Autoridade Marítima;
- ii. As bases logísticas dispõem de diversas viaturas, ligeiras e pesadas, sistemas de comunicações, equipamento de contenção, recuperação e trasfega de poluentes;
- iii. O Navio da República Portuguesa (NRP) “Bacamarte” foi construído no Arsenal do Alfeite e aumentado ao efetivo da Marinha em 1985, não obstante da sua conceção ser vocacionada para missões de apoio às atividades dos fuzileiros, reúne importantes qualidades para o combate à poluição com sistemas de contenção, recolha, armazenamento e transporte de material até locais da costa com difícil acesso por terra. No entanto, a sua idade avançada e o elevado custo de reparação inviabiliza a sua recuperação e portanto encontra-se perspetiva-se o seu abate ao efetivo em 2014 (Gonçalves, 2014).

Tabela 6 - Meios para assinalamento marítimo da AMN

Meios	Direção de Faróis	
	Quantitativos	Áreas operação
Faróis	53	Litoral
Farolins	84	Águas interiores e litoral
Boias	20	Águas interiores e acesso a portos
Unidades Auxiliares	UAM “Sável” e UAM “Guia”	Águas Interiores



Outras embarcações <sup>71</sup>	02	Águas Interiores
----------------------------------	----	------------------

Fonte: (AMN, 2014)

De acordo com a Tabela n.º 6 deduzimos os seguintes factos:

- i. A Direção de Faróis é o órgão, da Direção-Geral da Autoridade Marítima, que tem por principais atribuições a direção técnica do assinalamento e posicionamento marítimo nacional, constituídos por faróis, boias, balizas e sinais de nevoeiro, que visam contribuir para a segurança da navegação marítima na costa e acesso aos portos nacionais.
- ii. A direção de Faróis dispõe ainda de oficinas para decapeamento, eletricidade, eletrónica, mecânica carpintaria e serralharia.

## (2) Força Aérea Portuguesa

A Força Aérea Portuguesa (FAP) é parte integrante do sistema de forças nacional. Sendo os seus meios de busca e salvamento e de vigilância e fiscalização marítima essenciais para a segurança e autoridade do Estado no mar – Tabela 7.

Tabela 7 - Meios aéreos para a segurança e autoridade do Estado

Meios	Tipo	Quantidade	Média de idade (Anos)	Alcance/Autonomia (MM/Horas)	Áreas operação
EADS <sup>72</sup>	Asa fixa	12	7	2400/10	A,B,C e D

<sup>71</sup> Das 02 outras embarcações, das quais 01 semirrigida e 01 bote.

<sup>72</sup> A *European Aeronautic Defence and Space Company* (EADS) é um grupo que surgiu de uma fusão em julho de 2000 das empresas *Daimler Chrysler Aerospace AG* (DASA) da Alemanha, *Aérospatiale-Matra* da França



C - 295					
EH-101 Merlin	Asa rotativa	12	9	400/8,5	A,B e C

Fonte: (FAP, 2014)

De acordo com a Tabela n.º 7 deduzimos os seguintes factos:

- i. As aeronaves EADS C-295 são fundamentais para a vigilância e fiscalização marítima, possuem alcance e autonomia para cobrir todos os espaços marítimos nacionais e garantem ainda vectorização aos meios de asa rotativa quando empenhados em ações de evacuação sanitária a longa distância;
- ii. Os helicópteros EH 101 da FAP existem em três variantes: SAR (Busca e Salvamento); CSAR (Busca e Salvamento em Combate); e SIFICAP (Sistema Integrado Fiscalização da Atividade da Pesca). Em ambiente marítimo são normalmente empenhados em missões de Busca e Salvamento e de Evacuação Sanitária e Vigilância e Fiscalização;
- iii. Os meios EH 101 são fundamentais para o salvamento marítimo, evacuação sanitária, vigilância e fiscalização. Possuem alcance em profundidade para cobrir os espaços marítimos nacionais. No entanto, a fiscalização limita-se aos ilícitos geográficos i.e., por exemplo, detetar embarcações de pesca em áreas cuja pesca é proibida;
- iv. Importa ainda referir a, desde sempre, essencial articulação e cooperação entre a Força Aérea Portuguesa (FAP) e a Marinha, quer nas missões da componente de ação militar (operações militares), quer nas de ação não militar (patrulha, fiscalização, salvamento marítimo e evacuação sanitária).

### (3) Unidade Controlo Costeiro

A Unidade de Controlo Costeiro (UCC) é uma unidade especializada da GNR com competências específicas de vigilância, patrulhamento e interceção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial do continente e das Regiões Autónomas. Compete-lhe ainda, gerir e operar o SIVICC, o qual foi apresentado no subcapítulo de sistemas de vigilância

---

e *Construcciones Aeronáuticas S.A.* (CASA) da Espanha e, desde então, desenvolveu-se, tornando-se a maior empresa aeroespacial europeia.



remotos, pelo que neste, iremos apenas nos dedicar à análise dos meios navais da UCC e outras capacidades que são empregues na autoridade do Estado no mar – Tabela 8 e 9.

Tabela 8 - Meios de intervenção da UCC

Meios	Tipo	Quantidade	Média de idade (Anos)	Autonomia (MM/)	Áreas operação
Classe Zodiaco	LFA <sup>73</sup>	07	04	-	Águas Interiores
Classe Falcão da Madeira	Semirrígido cabinado	01	06	195	Mar Territorial da Madeira
Classe Ribamar	LVI <sup>74</sup>	12	09	400	Mar Territorial e Zona Contígua de Portugal Continental

Fonte: (Guerreiro, 2014)

De acordo com a Tabela n.º 8 deduzimos os seguintes factos:

- i. A UCC é uma unidade especializada da GNR que foi criada em 2007 com objetivos específicos de vigilância, patrulhamento e interceção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial;
- ii. A UCC não é decorrente da antiga Brigada Fiscal (BF). Pois as competências da BF foram herdadas pela Unidade de Ação Fiscal, criada também em 2007;
- iii. A classe “Ribamar”, não obstante as áreas de operação, são embarcações de fibra sem meio orgânico (bote ou semirrígido) para efetuar abordagem/vistoriar embarcações de pesca e/ou recreio, pelo que a sua operação em mar aberto é considerada limitada;
- iv. Não obstante a área de intervenção da UCC abranger a toda a costa e o mar territorial, considera-se que a principal classe para atuar no mar, a classe Ribamar, para além de

<sup>73</sup> Lanchas de Fiscalização de Águas Interiores (LFA)

<sup>74</sup> Lanchas de Vigilância e Interceção (LVI)



não dispor de meio orgânico, não são adequadas para o estado do mar predominante na costa ocidental continental, independentemente da época sazonal, visto que os invernos são rigorosos e no verão temos a dita nortada;

- v. A ação destas embarcações no mar é um recurso dispendioso, atento à pesada estrutura que a suporta (cinco destacamentos e dezasseis subdestacamentos) e o facto da sua atividade operacional, em mar aberto, ser fortemente condicionada pelo estado do mar, autonomia, conforto e inexistência de meio orgânico para efetuar abordagem/vistoria no mar ;
- vi. As embarcações da classe Ribamar não existem nas regiões autónomas dos Açores e Madeira, com exceção do “Falcão da Madeira” que se encontra no Funchal;
- vii. Considera-se que esta capacidade da UCC é uma duplicação de meios, cuja ação no mar levanta problemas de articulação com outros agentes do Estado que possuem história e identidade marítima. Acresce ainda referir que num país com poucos recursos económicos e financeiros a dispersão de investimento de recursos duplicados por diferentes agentes do Estado tem reflexo negativo na unidade de esforço do país – neste caso com impacto na soberania do mar.

Tabela 9 - Outras capacidades e meios da UCC

Meios	Quantitativos	Localização	Efetivos
Destacamentos de Controlo Costeiro	05	Principais portos do continente	1195 (Incluem efetivos dos Subdestacamentos)
Subdestacamentos	16	Principais portos e áreas do continente	1002 (Incluídos no efetivo dos Destacamentos)



Destacamento de Vigilância Móvel	08	Litoral	100
Centro de Comando e Controlo Operacional (CCCO) da UCC	01	Lisboa	106

Fonte: (Guerreiro, 2014)

De acordo com a Tabela n.º 9 deduzimos os seguintes factos:

- i. Os 1002 (mil e dois) efetivos dos subdestacamentos integram a força de intervenção marítima constituída por 20 (vinte) embarcações, conforme Tabela 8;
- ii. O destacamento de vigilância móvel e o SIVICC consideram-se importantes para a monitorização do tráfego marítimo no litoral, sendo importante a articulação e a cooperação com a Autoridade Marítima Local.

### **c. Meios da capacidade científica**

No âmbito da capacidade científica aplicada ao conhecimento do mar, as entidades com capacidades e meios operacionais para a “investigação científica recursos vivos” (CO 07) e “investigação científica nos domínios da química, geologia marinha, hidrografia e oceanografia” (CO 08) são o Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) e a Marinha, respetivamente. Neste subcapítulo, pretendemos analisar atribuições e as capacidades destas entidades e proporcionar uma perspetiva sobre os trabalhos de investigação científica realizados por parte navios estrangeiros, a qual se tem verificado crescente nos últimos anos e, por conseguinte, se considera relevante caracterizar.

#### **(1) Marinha**

A Marinha para além da função de “defesa militar e de apoio à política externa”, de “Segurança e Autoridade do Estado” possui também a função de “Desenvolvimento Económico e Científico” que é exercida sob a direção técnica do Instituto Hidrográfico (IH), criado pelo Decreto-Lei n.º 43177 de 22 de Setembro de 1960 (Assembleia da República, 2011).



Este instituto, reconhecido como laboratório do Estado, é um órgão da Marinha Portuguesa que funciona na direta dependência do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada. Sendo a competência relativa à definição das orientações estratégicas, bem como ao acompanhamento da sua execução, exercida pelo Ministro da Defesa Nacional em articulação com o Ministro da Educação e Ciência e da Ministra da Agricultura e do Mar. A sua missão consiste em “assegurar as atividades relacionadas com as ciência e técnicas do mar, tendo em vista a sua aplicação na área militar, e contribuir para o desenvolvimento do país nas áreas científicas e de defesa do ambiente marinho” (IH, 2014).

O IH possui capacidade técnica para efetuar levantamentos hidrográficos, oceanográficos e geológicos. Para o efeito dispõe de três laboratórios equipados para a realização de análises sedimentológicas, propriedades da química da água do mar e da poluição do meio marinho, bem como de calibração dos equipamentos científicos e respetivos sensores. Revela-se ainda a importância das Brigadas Hidrográficas para a realização de levantamentos hidrográficos necessários para a atualização das Cartas Náuticas Oficiais (CNO), controlo de obras marítimas, definição de canais de navegação e respetivo assinalamento marítimo e ainda para a definição da orografia e toponímia do fundo dos oceanos. Sendo os meios da capacidade técnica do IH os que se apresentam na Tabela 10.

Tabela 10 - Meios da capacidade técnica do IH

<b>Instituto Hidrográfico</b>		
<b>Meios</b>	<b>Quantitativos</b>	<b>Áreas operação</b>
Laboratório de Calibração	01	-
Laboratório de Química Marinha	01	A,B,C e D



Laboratório de Sedimentologia	01	A,B,C e D
Brigada Hidrográfica	01	A,B,C e D
Unidades Auxiliares	UAM “Atlanta” e UAM “Fisália”	Águas Interiores

Fonte: (IH, 2014)

De acordo com a Tabela n.º 10 deduzimos os seguintes factos:

- i. Para aplicação das ciências e técnicas do mar o Instituto Hidrográfico (IH) dispõe de diversos equipamentos e sensores, de onde se realçam os seguintes: as amarrações; os colhedores de amostras sedimentares; correntómetros; sonares de feixe simples e multifeixe de pequenos e grandes fundos; sonares laterais; sistemas de sísmica de alta resolução; perfilhadores acústicos para medição da corrente ao longo da coluna de água; sistemas a laser para análise de partículas na coluna de água; sistemas de recolha de amostras verticais de sedimentos; Veículo Subaquático controlado remotamente (ROV)<sup>75</sup>; sistema para medição ao longo da coluna de água os parâmetros de condutividade, temperatura e pressão (CTD)<sup>76</sup>;
- ii. O IH em parceria com diversas instituições dispõe de uma rede de boias ondógrafo que permite caracterizar o clima na costa portuguesa;
- iii. No âmbito da segurança da navegação o IH é a entidade que edita as Cartas e as Publicações Náuticas, que são atualizadas através dos Avisos à Navegação (via rádio com carácter urgente e temporário) e dos Avisos aos Navegantes (via postal com carácter definitivo ou prolongado);
- iv. A Brigada Hidrográfica possui capacidade técnica para efetuar levantamentos hidrográficos e topográficos para atualização das CNO e controlo de obras marítimas;
- v. Para além do laboratório de calibração de sistemas e sensores o IH dispõe ainda de oficinas para a conservação e manutenção de equipamentos e sistemas científicos;
- vi. As áreas de operação do IH correspondem a toda a extensão do espaço marítimo nacional em virtude da capacidade técnica do IH integrar as capacidades oceânicas

<sup>75</sup> ROV – *Remotely Operated Vehicle*.

<sup>76</sup> CTD – *Conductivity, Temperature and Depth*.



dos meios do Comando Naval, designadamente, a classe “D. Carlos I” e “Andrómeda”.

O IH possui ainda capacidade técnica para operar os navios hidrográficos da Marinha, no âmbito das suas missões e também de interesse da comunidade científica nacional ligada às ciências e tecnologias do mar, sendo os meios navais da capacidade oceanográfica e hidrográfica da Marinha os que se apresentam na Tabela 11.

Tabela 11 - Meios da capacidade oceanográfica e hidrográfica

Classe	Tipo	Quantidade	Média de idade (Anos)	Autonomia (MM)	Áreas operação
D. Carlos I	Hidrográfico	02	27	6400	A,B,C e D
Andrómeda	Hidrográfico	02	28	1980	A, B e C

Fonte: (Marinha, 2014)

De acordo com a Tabela n.º 11 deduzimos os seguintes factos:

- i. Estes meios integram a capacidade oceanográfica e hidrográfica da Marinha para as ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do mar;
- ii. A Classe D. Carlos I está dotada de capacidades científicas e técnicas, para corresponder às necessidades de I&D da Marinha. As capacidades instaladas passam pela: Sondagem multifeixe; Perfilhadores acústicos de correntes (ADCP); Equipamento acessório, como sejam os colhedores de amostras de sedimentos, a sísmica ligeira, o sonar lateral, as sondas multiparâmetro (CTD) ou as amarrações de correntómetros. Dispõem ainda de uma área laboratorial que permite a recolha de amostras na coluna de água, daí inferindo parâmetros biológicos, físicos e químicos;
- iii. A Classe “Andrómeda” Apoia diversos projetos do Instituto Hidrográfico, com especial incidência na área da Hidrografia, Oceanografia, Geologia Marinha, Química e Poluição do Meio Marinho. Dispõe de uma área de trabalho com cerca de 30 m<sup>2</sup>, a versatilidade desta classe permite a sua utilização em diversas áreas e



cenários, permitindo a sua disponibilização a outros organismos com interesses no domínio das ciências do mar.

Importa ainda referir que a Marinha, através do IH, coopera com outros departamentos do Estado no âmbito do ordenamento do espaço marítimo, controlo de obras marítimas, conhecimento do leito e subsolo marinho, etc. Serve como exemplos dessa cooperação: a articulação com a Agência Portuguesa do Ambiente, anterior Instituto da Água (INAG), na recolha de dados para controlo e monitorização da dinâmica sedimentar da Lagoa de Óbidos; o relevante estudo efetuado no âmbito da proposta de prolongamento da plataforma continental submetido às Nações Unidas em 2009, realizado em articulação com a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC). Podemos, portanto, concluir que a Marinha/IH articula a sua capacidade científica com outras entidades departamentais e, atento a importância dos trabalhos em que participou, pode-se afirmar que o seu papel tem sido determinante na investigação & desenvolvimento das ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do mar e que tem dado um importante contributo para a concretização do interesse nacional ligado ao mar.

Não obstante ter sido referido no parágrafo anterior a existência de articulação do MDN com o MEC e MAM (conforme publicação no site do IH) ao serem analisadas as respetivas atribuições e eventuais diplomas de articulação, verifica-se que, no âmbito da I&D das ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do mar, não existe um quadro legal de articulação entre estes ministérios. O MEC não foi incluído nesta análise, uma vez que, não tem jurisdição e/ou responsabilidades diretas nos espaços marítimos nacionais, contudo, indiretamente representa um papel relevante na formação e desenvolvimento das ciências e técnicas do mar.

## **(2) O Instituto Português do Mar e da Atmosfera**

O Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) é um instituto público, integrado na administração indireta do Ministério da Agricultura e do Mar (MAM), conforme vimos anteriormente. Trata-se de um Laboratório de Estado que tem por missão promover e coordenar a investigação científica, o desenvolvimento tecnológico, a inovação e a prestação de serviços nos domínios do mar e da atmosfera, assegurando a implementação



das estratégias e políticas nacionais nas suas áreas de atuação, contribuindo para o desenvolvimento económico e social, sendo investido nas funções de autoridade nacional nos domínios da meteorologia, meteorologia aeronáutica, do clima, da sismologia e do geomagnetismo. Para atuação no mar o IPMA dispõe dos seguintes meios navais (Tabela 12).

Tabela 12 - Meios navais de investigação haliêutica

Meios	Tipo	Quantidade	Média de idade (Anos)	Autonomia (MM/)	Áreas operação
Noruega	Investigação haliêutica	01	36	-	A,B e C
Diplodus	Investigação haliêutica	01	9	-	Costeira
Puntazzo	Investigação haliêutica	01	13	-	Costeira

Fonte: (IPMA I.P., 2013)

De acordo com a Tabela n.º 12 deduzimos os seguintes factos:

- i. O navio de investigação “Noruega” é o único navio de investigação oceânico do IPMA, dedica-se exclusivamente à realização de campanhas de investigação haliêutica para avaliação de recursos da pesca e da biodiversidade;
- ii. De acordo com o Plano de Atividades do IPMA de 2013, “a frota de navios de que dispõe encontra-se severamente degradada, com dificuldades que vão desde as condições materiais dos navios até à inexistência de tripulações” (IPMA I.P., 2013, p. 7);
- iii. De acordo com o Secretário de Estado do Mar, Manuel Pinto Abreu, prevê-se que seja lançado concurso internacional para a aquisição de um novo navio oceanográfico até julho de 2014, no valor de 16 Milhões de Euros, para substituição do navio “Noruega” (Jornal da Madeira, 2014);



- iv. Cabe ainda referir que o número de investigadores na área da Geologia Marinha é “insuficiente para que o IPMA possa realizar a caracterização geológica da Plataforma Continental Portuguesa, desenvolver investigação em recursos minerais, riscos naturais, paleoceanografia e paleoclima. No que diz respeito ao desenvolvimento tecnológico a situação é igualmente crítica, pela quase inexistência de recursos humanos neste sector” (IPMA I.P., 2013, p. 7);
- v. Face ao exposto, correlacionando a missão e atribuições deste instituto com a falta de meios e investigadores, considera-se que a sua ação se encontra bastante limitada e dependente das capacidades de outros agentes.

Conforme observamos, o IPMA, para cumprimento da relevante e abrangente missão de investigação científica na dimensão de conhecimento do mar, apenas dispõe do navio “Noruega” para realização de campanhas de investigação no âmbito dos recursos vivos (investigação haliêutica) e duas embarcações costeiras, a “Diplodus” e “Puntazzo”, que, à data da conclusão da presente investigação, encontravam-se avariadas.

Perante a relevante missão e o estado atual dos seus meios navais, o IPMA I.P., estabeleceu, no seu Plano de Atividades de 2013, os seguintes objetivos específicos para 2014: (1) lançar o processo de aquisição do novo navio oceanográfico “Noruega II”; (2) Incrementar a disponibilidade do navio “Noruega”; (3) e repor a operacionalidade das duas embarcações costeiras (IPMA I.P., 2013, p. 15). Porém, com o país em plena crise financeira e uma dívida externa para as próximas décadas, levanta-se a seguinte questão: será oportuno lançar um processo de aquisição de um novo navio oceanográfico? À qual respondemos da seguinte forma, nas circunstâncias financeiras em que o país se encontra e atento à problemática logística de manutenção e sustentação subjacente à operação de um meio naval, consideramos que meios navais da capacidade oceanográfica e hidrográfica da Marinha poderão cooperar e contribuir para o objetivo estratégico n.º 3 do Plano de Atividades do IPMA de 2013 – “Intervenção científica no oceano profundo” (IPMA I.P., 2013, p. 8).

### **(3) Outros cruzeiros científicos**

Neste parágrafo pretende-se caracterizar a atividade de cruzeiros de investigação científica estrangeiros em águas sob jurisdição nacional. No entanto, antes de iniciar a



caraterização, importa conhecer como decorre o processo de autorização e monitorização destes cruzeiros.

O processo consiste basicamente no seguinte: os países interessados em efetuar investigação científica no espaço marítimo nacional, por via das respetivas embaixadas, solicitam ao Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE) autorização para a realização de campanha científica, indicando para o efeito o período e o tipo de investigação a realizar. Por sua vez, através do MDN, é solicitado à Marinha o respetivo parecer sobre a campanha científica. A qual através do parecer parcial do Comando Naval e Autoridade para a Operação de Submarinos<sup>77</sup> (SUBOPAUTH), do Instituto Hidrográfico e da Direção Geral da Autoridade Marítima elabora o seu parecer final, onde realça a importância de conhecer a posição do navio científico, referida às 12 horas diárias e as intenções para as próximas 72 horas, atento a importância de esclarecer eventuais interferências com submarinos, visto que os navios científicos operam, na maioria das vezes, equipamentos científicos ao longo da coluna de água. Assim como, para monitorização desta atividade por parte dos órgãos locais da Autoridade Marítima.

Relativamente ao produto final da atividade científica estrangeira importa referir que os dados produzidos nestas campanhas científicas, não obstante ser entregue ou não o relatório da campanha às entidades competentes, não geram conhecimento para a comunidade científica nacional, salvo a rara exceção, quando embarcaram investigadores nacionais. Pois mesmo acedendo ao relatório, na maioria das vezes, trata-se de dados não processados (*raw data*) que carecem de ferramentas (*software*) e parâmetros de configuração específicos para o seu processamento. O último relatório recebido no Comando Naval sobre campanhas científicas estrangeiras data de 2009 e portanto, desde então e até 2013, foram realizados 3072 cruzeiros científicos nos nossos espaços marítimos cujo conhecimento gerado se desconhece (Galocha, 2014). Conforme podemos observar na Tabela 13 nos últimos 06 (seis) anos, 17 países, durante cerca de 4804 dias realizaram campanhas científicas em águas nacionais.

---

<sup>77</sup> O SUBOPAUTH é a designação da Autoridade Submarina responsável pela segurança da navegação submarina, efetua a monitorização e o controlo de todos os submarinos da Aliança que navegam em águas nacionais. Todos os países da Aliança dispõem de uma Autoridade Submarina.



Tabela 13 - Cruzeiros de investigação científica estrangeiros

Países	Número de dias em águas jurisdicionais					
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Alemanha	138	282	282	220	117	53
Bahamas	-	15	-	-	-	-
Bélgica	9	-	-	-	-	19
Canadá	-	10	-	-	18	-
Dinamarca	-	15	78	-	-	-
Espanha	91	87	28	350	69	32
EUA	15	285	50	45	137	13
França	37	178	482	156	173	135
Holanda	55	72	97	47	75	7
Itália	35	-	-	-	-	-
Letónia	-	104	-	-	-	-
Panamá	-	-	-	95	-	-
Reino Unido	47	254	49	13	51	145
Rússia	3	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	430	1302	1066	926	640	440

Fonte: Anuários Estatísticos da Marinha 2008, 2009, 2010, 2011 e 2012

No que concerne às áreas científicas dos cruzeiros de investigação em águas sob jurisdição portuguesa, da análise efetuada à informação contida nos Anuários Estatísticos da Marinha dos anos em estudo, verificamos que áreas científicas mais vulgares foram as seguintes: Oceanografia, Hidrografia, Biologia Marinha, Geologia Marinha e Lançamento de Cabos Submarinos.

Nos anos 2009 e 2010, verificamos ainda que a atividade científica foi intensa pelo facto de terem sido realizados trabalhos de pesquisa de hidrocarbonetos (realizadas campanhas sísmicas a duas e três dimensões) ao largo da costa portuguesa, por parte do consórcio Petrobras/Galp/Partex e de lançamento de cabos submarinos.



Não obstante o referido no parágrafo anterior, verificamos que a França (1161)<sup>78</sup>, a Alemanha (1092)<sup>86</sup>, a Espanha (657)<sup>86</sup> e o Reino Unido (559)<sup>86</sup> foram os países que nos últimos 06 (seis) anos têm realizado mais campanhas científicas em águas nacionais. A título de exemplo, no ano de 2013, as áreas de atividade incidiram nas zonas económicas e exclusivas do Continente, dos Açores e da Madeira, tendo as áreas científicas da Espanha, França, Alemanha e do Reino Unido sido as seguintes (Galocha, 2014):

- Espanha – a queda antropológica do carbono e a evolução de CO<sub>2</sub> na ZEE Continental e Açores, a variação climática a partir de sedimentos marinhos e terrestres, e avaliação acústica por eco integração dos recursos pelágicos e as condições oceanográficas e biológicas na ZEE do Continente;
- França - a climatologia; dinâmica ambiental geofísica e microbiológica de uma zona vulcânica na ZEE dos Açores; e cabos submarinos;
- Alemanha: a oceanografia física; paleo-oceanografia; geologia; sedimentologia; biogeoquímica; sismologia no Banco Goringe;
- Reino Unido - teste a equipamentos sistemas oceanográficos e hidrográficos; levantamento dos locais em preparação para uma expedição de investigação por parte do Programa Integrado de Perfuração Oceânica (IODP); instalação de estruturas marinhas para a ligação submarina Flores-Corvo; e estudos de oceanografia física.

Presente o que precede, verificamos que atividade científica estrangeira nos nossos espaços marítimos tem sido relevante nos últimos seis anos e que, não obstante alguma dessa atividade ser do interesse nacional, como a pesquisa de hidrocarbonetos e a rede de comunicações por cabo submarino, consideramos que o conhecimento estrangeiro sobre o nosso património subaquático deverá ser superior ao nacional. Nestas circunstâncias, deduzimos que quando chegar o dia de Portugal ter que conceder licenças para atividade estrangeira de exploração e aproveitamento de recursos do leito e subsolo marinho nacional, cuja responsabilidade pertence à DGEG do MAOTE, estaremos em desvantagem negocial, pois não conhecemos o que temos para poder negociar, conforme também corroborado no CEDN de 2013 (Assembleia da República, 2013 e, p. 44).

---

<sup>78</sup> Total de dias de atividade nos últimos 06 anos.



#### **d. Mecanismos de articulação e de cooperação**

No que concerne à Segurança (*Safety e Security*), foram identificados os seguintes mecanismos que visam a articulação e a cooperação entre as entidades com competências nos espaços marítimos nacionais: A Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM); O Conselho Coordenador Nacional do Sistema de Autoridade Marítima (CCNSAM); Sistema da Autoridade Marítima (SAM); Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM); Marinha e a Polícia Judiciária; Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo (SNBSM); Vigilância e fiscalização da atividade da pesca; Proteção dos Portos.

##### **(1) Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar**

A Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM) é uma estrutura de reflexão e de decisão estratégica sobre o Mar que tem como objetivos: Zelar pela implementação e atualização da Estratégia Nacional para o Mar (ENM); Definir metas para a execução do plano de ação da ENM para cada ano, em articulação com a proposta de Orçamento do Estado, e numa perspetiva plurianual de médio e longos prazos (Presidência do Conselho de Ministros, 2012).

A CIAM é presidida pelo Primeiro-Ministro e composta a título permanente pelos: Ministro de Estado e das Finanças; Ministro de Estado e dos Negócios Estrangeiros; Ministro da Defesa Nacional; Ministro da Administração Interna; Pelo Ministro da Economia e do Emprego; Ministra da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território; Ministro da Saúde; Ministro da Educação e Ciência e representantes do Governo Regional dos Açores e da Madeira responsáveis pela área do mar, conforme a Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 62/2012, de 13 de julho (Presidência do Conselho de Ministros, 2012). A CIAM é apoiada e secretariada pela Direção-geral de Política do Mar (DGPM), possuindo potencial para se constituir como o fórum de articulação e coordenação ao mais alto nível de todas as matérias atinentes ao mar.

##### **(2) Conselho Coordenador Nacional do SAM**

O Conselho Coordenador Nacional (CCN) do Sistema de Autoridade Marítima (SAM) foi criado para coordenar as entidades e órgãos integrantes do SAM, conforme Art.º 8º do Decreto-lei n.º 43/2002, de 2 de março (Assembleia da República, 2002). O CCN é



presidido pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN) e composto pelos seguintes elementos: Ministro da Administração Interna; Ministro da Justiça; Ministra da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (no âmbito das competências herdadas do extinto Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas e do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território); Autoridade Marítima Nacional; Chefe do Estado-Maior da Força Aérea; Comandante-geral da Polícia Marítima; Comandante-geral da Guarda Nacional Republicana; Diretor nacional da Polícia de Segurança Pública; Diretor nacional da Polícia Judiciária; Diretor do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras; Diretor da Direção-geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (no âmbito das competências herdadas da extinta DGPA, IGP e IPTM); Diretor-geral da Saúde; Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente (no âmbito das competências herdadas do extinto Instituto da Água).

O CCN é portanto um órgão de elevado nível que junta o nível político-estratégico com responsáveis de nível operacional-estratégico. Não obstante lhe competir aprovar e emitir orientações para assegurar a articulação, coordenação e mais eficácia entre entidades e órgãos do poder de autoridade marítima<sup>79</sup>, este órgão nunca foi regulamentado<sup>80</sup> nem se reuniu, o que dificulta a articulação e coordenação no âmbito do exercício de poder de autoridade marítima. Presente o que precede, considera-se que este conselho deveria ser estimulado, uma vez que, se considera que havendo articulação ao nível político e estratégico haverá também ao nível operacional (Cajarabille, Ribeiro, Marques, & Monteiro, 2012, p. 388). Neste sentido, considera-se que a atividade do CCN do SAM deverá ser regulamentada de forma a estimular a atividade deste conselho, pelo fato de se considerar essencial para melhorar a articulação e coordenação estratégico-operacional entre as entidades e órgãos deste sistema.

### **(3) Sistema da Autoridade Marítima**

O Sistema da Autoridade Marítima (SAM) é o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de

---

<sup>79</sup> Acordo n.º 6 do art.º 8º do Decreto-lei n.º 43/2002, de 2 de março.

<sup>80</sup> Contrariando o disposto no parágrafo n.º 7 do art.º 8º do Decreto-lei n.º 43/2002, de 2 de março.



coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima, conforme art.º 2 do D.L. n.º 43, de 2 de março de 2002 (Assembleia da República, 2002).

As atribuições do SAM são: Segurança e controlo da navegação; Preservação e proteção dos recursos naturais; Preservação e proteção do património cultural subaquático; Preservação e proteção do meio marinho; Prevenção e combate à poluição; Assinalamento marítimo, ajudas e avisos à navegação; Fiscalização das atividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não vivos; Salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo; Proteção civil com incidência no mar e na faixa litoral; Proteção da saúde pública; Prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente no que concerne ao combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria; Prevenção e repressão da imigração clandestina; Segurança da faixa costeira e no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais, conforme art.º 6 do D.L. n.º 43, de 2 de março de 2002 (Assembleia da República, 2002).

O SAM integra diversos departamentos públicos (civis e militares), que no âmbito das suas competências exercem a “autoridade marítima”<sup>81</sup> nos espaços marítimos nacionais, designadamente: Autoridade Marítima Nacional (AMN); Polícia Marítima (PM); GNR; Polícia de Segurança Pública (PSP); Polícia Judiciária (PJ); Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF); Agência Portuguesa do Ambiente (APA) [que herdou todas as competências do Instituto da Água (INAG)]; DGRM [que herdou as competências neste âmbito do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM)]; Autoridades portuárias (AP) e Direcção-Geral da Saúde (DGS).

Considera-se que Autoridade Tributária (AT) deverá integrar o SAM, em virtude da sua competência de controlo da fronteira externa da União Europeia para fins fiscais, económicos e de proteção da sociedade. Assim como Autoridade Nacional de Proteção Civil

---

<sup>81</sup> Entende-se por Autoridade Marítima “o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos atos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, conforme art.º 3 do D.L. n.º 43, de 2 de março de 2002.



(ANPC) deverá integrar o SAM em virtude da atribuição em termos de proteção civil com incidência no mar e na faixa litoral.

#### **(4) Centro Nacional Coordenador Marítimo**

No âmbito do controlo da fronteira marítima e do exercício de competências de fiscalização em espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, foi criado o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM) com o objetivo de regular, de forma integrada, a articulação nos espaços marítimos das autoridades de polícia e as demais entidades competentes, designadamente: Marinha e AMN; FAP; UCC da GNR; SEF; PJ; Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) [que herdou as atribuições neste âmbito da Direção-geral das Alfandegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC)]; ASAE; Autoridade de Saúde Nacional (ASN); APA [que herdou todas as atribuições do Instituto da Água (INAG)] e que atualmente se encontra integrada no Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia (MAOTE), conforme Decreto-Lei n.º 17/2014, de 4 de fevereiro]; Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM) [este instituto foi extinto em 2012, tendo sido subdividido e integrado no Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA), na Direção-geral de Política do Mar, na DGRM – estas três entidades encontram-se atualmente na dependência do Ministério da Agricultura e do Mar, conforme Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de fevereiro – e no Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) do Ministério da Economia e do Emprego]<sup>82</sup>, conforme D.R. n.º 86, de 12 de dezembro de 2007 (Assembleia da República, 2007).

Considera-se que a ANPC deverá também integrar o CNCM de forma a articular a capacidade de resposta a situações de emergência ou sinistro marítimo.

Sendo a através do Centro de Operações Marítimas (COMAR), da componente operacional do sistema de forças da Marinha, que o CNCM agiliza todos os procedimentos de articulação entre as entidades nacionais, e internacionais, com responsabilidade de atuação nos espaços marítimos nacionais.

---

<sup>82</sup> Conforme alínea l, paragrafo n.º 3, art.º 34º do Decreto-lei n.º 7, de 17 de janeiro de 2012.



### **(5) Marinha e a Polícia Judiciária**

Não obstante a atividade operacional articulada via CNCM, a Marinha e a Polícia Judiciária cooperam e articulam as suas competências nos espaços marítimos nacionais, decorrente do art.º 6.º do D.L. n.º 275-A/2000, de 9 de novembro, o qual estabelece o dever de cooperação entre a Polícia Judiciária e entidades públicas e privadas (Assembleia da República, 2000) e dos respetivos diplomas. Este dever de articulação e/ou cooperação é ainda reforçada pelo Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) de 2013, o qual refere que as políticas de segurança e defesa devem “articular de forma eficiente meios civis e militares, de forma a garantir uma capacidade de resposta integrada a agressões ou ameaças à segurança nacional” (Assembleia da República, 2013 e).

A reforçar esta cooperação e articulação existe ainda o “Protocolo de cooperação e articulação entre a Marinha e a Polícia Judiciária, de 24 de julho de 2003” e o “Protocolo de cooperação entre a Autoridade Marítima e a Polícia Judiciária, de 24 de julho de 2003”. Ambos têm por finalidade estabelecer as bases de cooperação e articulação entre estas duas entidades, no combate ao tráfico de estupefacientes e de armas, num quadro de respeito pela natureza orgânica e competências legais das duas instituições.

### **(6) Sistema Nacional de Busca e Salvamento Marítimo**

O Sistema para a Busca e Salvamento Marítimo (SNBSM) é regulado pelo Decreto-lei n.º 15 de 22 de janeiro de 1994 (Assembleia da República, 1994). Este sistema é dirigido pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN), que é a autoridade responsável pelo cumprimento da Convenção SAR de 1979.

Portugal tem a responsabilidade internacional de assegurar a busca e o salvamento marítimo numa área de responsabilidade que totaliza cerca de 5.792.740 km<sup>2</sup>, correspondendo a cerca de 63 vezes a superfície do território nacional. Para esse efeito, a Marinha garante, em permanência, um serviço público de Busca e Salvamento Marítimo (BSM), designado por *Search And Rescue* (SAR), que tem apresentado uma taxa de sucesso sempre acima dos 95%. Refira-se que o valor de referência adotado pela *United States Coast Guard* é de 93% de sucesso (Marinha, 2014).



O serviço de BSM é responsável pelas ações de busca e salvamento marítimo relativas a acidentes ocorridos com navios, embarcações e aeronaves e conta com os seguintes órgãos (Marinha, 2014): os centros de coordenação de busca e salvamento marítimo de Lisboa e Ponta Delgada (*Maritime Rescue Coordination Centre – MRCC Lisboa e Ponta Delgada*); o subcentro de busca e salvamento marítimo Funchal (*Maritime Rescue Subcentre – MRSC Funchal*); as unidades de vigilância costeira e as unidades de busca e salvamento e as unidades navais de busca e salvamento.

Com o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo colaboram também as seguintes entidades, que fazem parte da estrutura auxiliar de busca e salvamento marítimo (Marinha, 2014): as administrações portuárias; o Serviço Nacional de Bombeiros, através das corporações de bombeiros, com meios próprios e com embarcações e meios de salvamento atribuídos pelo Sistema da Autoridade Marítima; a Polícia de Segurança Pública (PSP), com tripulações em ambulâncias do Instituto Nacional de Emergência Médica e respetiva coordenação por centrais de comando; a Cruz Vermelha Portuguesa (CVP), com ambulâncias e apoio médico; o Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM), através do Centro de Orientação de Doentes Urgentes (CODU-Mar); a Direção Geral da Saúde com apoio médico e hospitalar; a Autoridade Nacional de Proteção Civil ANPC; a PT Comunicações, através do serviço LISBOARADIO e das estações costeiras do serviço móvel marítimo; as estações de comunicações costeiras de apoio às pescas; a ANA - Aeroportos e Navegação Aérea, E. P.; a Guarda Nacional Republicana; outros organismos cuja atividade permita prestar colaboração ou com os quais o Serviço de Busca e Salvamento Marítimo venha a estabelecer protocolo.

No que concerne à cobertura espacial dos espaços marítimos nacionais, existem três dispositivos permanentes para a busca e salvamento marítimo, dois de meios de superfície e um de meios aéreos, sob coordenação da FAP<sup>83</sup>. Perante este dispositivo constata-se que Portugal dispõe de um serviço com mecanismos de articulação e coordenação adequados e com capacidades abrangentes (Cajarabille, Ribeiro, Marques, & Monteiro, 2012, p. 230 a 236).

---

<sup>83</sup> O dispositivo de meios aéreos inclui também os meios da ANPC, que são empregues sob coordenação da FAP.



Em conclusão, o Sistema Nacional de busca e Salvamento Marítimo é constituído por um conjunto alargado de entidades que se articulam e cooperam a pedido dos centros de busca e salvamento e cujas capacidades são passíveis de contribuir para o sucesso das operações de busca e salvamento no mar.

### **(7) Vigilância e fiscalização da atividade da pesca**

Decorrente da Convenção das Nações Unidas Direito do Mar (CNUDM) de 1982, a qual foi ratificada por Portugal através do Decreto do Presidente da República n.º 67-A/97, e do Código de Conduta para uma Pesca Responsável aprovado na sequência dos trabalhos desenvolvidos no âmbito da Comissão das Pescas da *Food Agriculture Organization* (FAO), Portugal, concebeu e desenvolveu, a partir de 1987, um sistema integrado de vigilância, fiscalização e controlo das atividades da pesca, designado por SIFICAP<sup>84</sup>. Este sistema é basicamente a genética e a estrutura para o exercício da fiscalização da pesca e encontra-se regulado pelo Decreto de Lei n.º 79, de 5 de março de 2001 (Assembleia da República, 2001).

De acordo como art.º 1 do D.L. 79/01, o SIFICAP suporta as ações de vigilância, fiscalização e controlo das atividades da pesca e estabelece para o exercício dessas ações as seguintes entidades operacionais: Inspeção-Geral das Pescas (IGP); Marinha/AMN<sup>85</sup>; FAP; UCC da GNR; Região Autónoma dos Açores; Região Autónoma da Madeira.

Com a publicação do D.L. n.º 49-A, de 29 de fevereiro de 2012, a Direção-geral das Pescas e Aquicultura (DGPA) funde-se com o Instituto Portuário de Transportes Marítimos (IPTM) e emerge a DGRM que também é a Autoridade Nacional da Pesca (ANP). Passando a DGRM a ter a atribuição, no âmbito do Sistema de Fiscalização e Controlo das Atividades da Pesca (SIFICAP), de programar, coordenar e executar a fiscalização, a vigilância e o controlo das atividades da pesca, aquicultura e atividades conexas, nomeadamente no âmbito do SIFICAP e do Sistema de Monitorização Contínua da Atividade de Pesca (MONICAP), nos termos da lei. Consequentemente, a anterior Inspeção-geral das Pesca passou a estar

---

<sup>84</sup> SIFICAP — Sistema integrado de informação relativa à atividade da pesca, constituído por uma rede de comunicação e tratamento informático de dados, que, no âmbito de ações coordenadas de inspeção, vigilância e controlo, são obtidos pelos órgãos e serviços da Marinha/AMN, FAP, GNR, IGP (Continente, Açores e Madeira, com a finalidade de contribuir para uma melhor defesa, conservação e gestão dos recursos piscatórios.

<sup>85</sup> A Marinha/AMN dispõe de dois administradores operacionais, um do Comando Naval e outro da Direção-geral da Autoridade Marítima.



integrada na DGRM, a Inspeção Regional dos Açores (IRA) passou a designar-se por Inspeção Regional das Pescas dos Açores (IRPA) e a Inspeção Regional da Madeira (IRM) a Direção Regional de Pescas da Madeira (DRPM) (Assembleia da República, 2012).

O funcionamento do SIFICAP é assegurado pela Comissão de Planeamento e Programação (CPP), conforme n.º 4 do art.º 6º DL n.º 79/2001 (Assembleia da República, 2001). Esta comissão é constituída por administradores operacionais que são designados por cada uma das entidades participantes<sup>86</sup> no sistema, sob a coordenação do Inspetor-geral das Pescas. À CPP compete o planeamento, programação, coordenação e acompanhamento das missões programadas a serem executadas no âmbito do SIFICAP, conforme alínea a) do n.º 1 do art.º 7º DL n.º 79/2001 (Assembleia da República, 2001). A CPP elabora um plano anual de missões programadas tendo em consideração as especificidades mensais da atividade de pesca.

O SIFICAP possui uma base de dados (BD) com a informação necessária ao exercício das funções que são atribuídas às entidades operacionais participantes no Sistema, bem como fornecer-lhes os correspondentes elementos estatísticos e de apoio à decisão.

### **(8) Proteção dos Portos**

No âmbito da proteção do transporte marítimo e no que respeita à proteção contra ameaças terroristas no tráfego marítimo, o D.L. n.º 226/2006, de 15 de novembro (Assembleia da República, 2006), estabelece a forma como as entidades e organismos se devem articular em relação às medidas comunitárias destinadas a reforçar a proteção nos portos. Complementado ainda com os mecanismos funcionais de execução no âmbito do *Port State Control*<sup>87</sup>.

De acordo com o art.º 4º do D.L. n.º 226/2006, de 15 de novembro, as entidades competentes em matéria de proteção do transporte marítimo e dos portos são:

---

<sup>86</sup> Os administradores operacionais são nomeados em Diário da República.

<sup>87</sup> O *Port State Control* (PSC) consiste numa visita aos navios de comércio estrangeiros para verificar se eles cumprem com as regras internacionais referentes à segurança, prevenção da poluição e condições de vida e trabalho a bordo. O PSC foi iniciado em 1982 quando 14 países europeus (Portugal incluído) concordaram em coordenar o controlo de navios estrangeiros que escalam os seus portos, assinando o chamado Memorando de Paris (*Paris Memorandum of Understanding on Port State Control – Paris MoU*). Atualmente o PMoU tem 27 Membros: todos os Estados ribeirinhos da União Europeia mais a Noruega, Islândia, Rússia, Croácia e Canadá (Almeida, 2011).



- A DGRM (no âmbito das competências herdadas do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM)) é a Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos (ACPTMP);
- A AMN e os órgãos locais da DGAM no âmbito da segurança interna e do D.L. n.º 44/2002, de 2 de março;
- As administrações portuárias (AP) como autoridades portuárias e consequentemente como autoridade de proteção de porto (APP);
- A Polícia Judiciária (PJ) em matéria de prevenção e investigação criminal;
- O Sistema de Informações de Segurança (SIS) em matéria de produção de informações destinadas a garantir a segurança interna;
- A Autoridade Tributária Aduaneira (AT) (no âmbito das competências herdadas da antiga Direção-geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC)), em matéria de controlo de mercadorias e bens pessoais;
- O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), na vigilância e fiscalização da circulação de pessoas;
- A Autoridade Nacional de Saúde (ANS) em matéria de riscos para a saúde pública;
- A Polícia de Segurança Pública (PSP), no exercício das suas competências territoriais;
- A Guarda Nacional Republicana (GNR), no âmbito das suas competências em razão da matéria e do território.

Para efeitos de coordenação das várias entidades que intervêm na definição e aplicação das normas, recomendações e procedimentos de proteção para navios, instalações portuárias e portos foi criado o Conselho Consultivo para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos (CCPTMP), composto por um representante de cada uma das entidades mencionadas anteriormente, conforme art.º 8º do D.L. n.º 226/2006, de 15 de novembro (Assembleia da República, 2006).

Concomitantemente, cada porto possui uma Comissão Consultiva de Proteção do Porto (CCPP), com a seguinte composição: O presidente da administração portuária; o Capitão do Porto; O Oficial Proteção do Porto (OPP); um representante da PJ, AT, SEF,



ANS, GNR ou PSP e um representante municipal ou distrital da proteção civil, conforme art.º 9º do D.L. n.º 226/2006, de 15 de novembro (Assembleia da República, 2006).

A coordenação operacional das entidades ou órgãos é assegurada pelos respetivos dirigentes máximos nos termos do D.L. n.º 226/2006, de 15 de novembro. Assim como a coordenação operacional de cada um dos órgãos, ao nível de porto, é exercida mediante delegação dos respetivos dirigentes máximos, conforme art.º 11º do D.L. n.º 226/2006, de 15 de novembro (Assembleia da República, 2006).

### **(9) Centro de Operações Marítimas**

O Centro de Operações Marítimas (COMAR) é um centro da componente operacional do sistema de forças da Marinha, cuja missão consiste em apoiar o exercício do comando e controlo das forças e unidades navais e assegurar a coordenação com entidades exteriores à Marinha. No âmbito da atuação *Security* e *Safety* o COMAR para além do acompanhamento contínuo das Unidades Navais da Marinha, com missão atribuída em águas nacionais, e dos meios da Autoridade Marítima Nacional, acompanha as atividades que decorrem no âmbito da segurança marítima e ambiental, nacional e internacional, através do acesso permanente a informação de panoramas marítimos, como o *SafeSeaNet*<sup>88</sup> e o *CleanSeaNet*<sup>89</sup> disponibilizados pela agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), ou através do apoio à Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), são exemplo as ativações sazonais de meios do Comando do Corpo de Fuzileiros, no âmbito do Plano TEJO, do Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Florestais, ou ainda através das ligações permanentes à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) e à Polícia Judiciária. Destaca-se ainda, no âmbito das Ciências e Técnicas do mar, o acompanhamento da atividade científica desenvolvida pelos cruzeiros científicos nacionais ou estrangeiros licenciados pelo Estado português.

---

<sup>88</sup> *SafeSeaNet* – É um sistema de monitorização e de informação de tráfico marítimo da União Europeia que visa a segurança marítima e portuária, a segurança da vida humana no mar, a proteção do ambiente marinho e a eficiência do transporte e tráfico marítimo (EMSA, 2014 a).

<sup>89</sup> *CleanSeaNet* – É um serviço satélite europeu de deteção de manchas de óleo derramadas no mar por navios ou embarcações, disponível para apoiar os Estados membro nas seguintes atividades: identificação e localização de mancha de poluição na superfície do mar; apoio de emergência na monitorização de acidentes de poluição; e apoio na identificação de poluidores (EMSA, 2014 b).



## (10) Agência Europeia de Segurança Marítima

A Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM), conhecida por *European Maritime Safety Agency* (EMSA)<sup>90</sup>, tem sede em Lisboa, para além de apoiar a comissão europeia e os estados-membros no desenvolvimento e na aplicação de legislação em matéria de poluição causada por navios e segurança marítima, dispõe de um departamento constituído por três unidades operacionais que fornecem assistência aos estados-membros, designadamente: a unidade de resposta a poluição marítima; a unidade de monitorização do tráfego marítimo através do VTS portuário, costeiro e AIS<sup>91</sup> (*SafeSeaNET*); e a unidade de observação satélite responsável pela monitorização de navios equipados com o sistema LRIT<sup>92</sup> e deteção de manchas de hidrocarbonetos (*CleanSeaNet*), esta unidade constitui-se ainda como uma plataforma integradora de dados marítimos gerados pela EMSA, sendo particularmente responsável pelos seguintes projetos: *EMSA Integrated Maritime Data Environment (IMDatE)*; *the European satellite oil spill and vessel monitoring service CleanSeaNet (CSN)*; *the European Union Long Range Identification and Tracking Cooperative Data Centre (EU LRIT CDC)*; and *the LRIT International Data Exchange (IDE)* (EMSA, 2014 c). Importa referir a importante e estreita cooperação entre a agência e a Marinha através do Centro de Operações Marítimas (COMAR), no âmbito do salvamento marítimo e no combate à poluição marítima.

---

<sup>90</sup> O grande impulso político para a criação da EMSA foram os naufrágios dos navios tanque “*Erika*” em 1999 e “*Prestige*” em 2002. Cujo derrame de petróleo causou avultados prejuízos ambientais e económicos para a costa de França e Espanha.

<sup>91</sup> O *Automatic Identification System (AIS)* decorre de uma revisão à Convenção *Safety Of Life At Sea (SOLAS)* efetuada em 2002. O AIS consiste num sistema de identificação automática de navios de passageiros, com mais de 300 toneladas, envolvidos em viagens internacionais, e navios de carga com mais de 500 toneladas, quer efetuem ou não viagens internacionais. Este sistema funciona na banda marítima VHF (*Very High Frequency*) e portanto o alcance do sinal emitido depende muito da altura da antena, sendo o valor da ordem das 24 milhas náuticas, semelhante ao do radar de navegação. Atualmente, pela importância para a segurança da navegação que este sistema representa praticamente todas as embarcações e navios dispõem de um sistema AIS.

<sup>92</sup> O *Long Range Identification and Tracking (LRIT)* decorre das especificações de segurança marítima adotadas pelo comité de segurança marítima (*Maritime Safety Committee – MSC*) da *International Maritime Organization (IMO)* em 2006. Veio ultrapassar a limitação do alcance do AIS. O sistema permite cada país seguir os seus navios cujas características estão sujeitas à regulamentação SOLAS – mais de 300 toneladas. Para garantir a cobertura global os sistemas enviam informações padronizadas de posicionamento através de ligações via satélite sendo a frequência de transmissão em função do risco das áreas por onde navegam esses navios. Importa ainda referir que os sistemas de vigilância e controlo de tráfego marítimo dos países signatários da Convenção SOLAS têm acesso aos dados globais de LRIT, como é o caso da EMSA.



### e. Fatores determinantes para a segurança da Plataforma Continental

O ambiente marítimo é profundamente influenciado pela interdependência complexa do Contexto Internacional (CI). Para percebermos o que torna o CI interdependente e complexo recorreremos a Joseph Nye, cientista político norte-americano e cofundador da teoria da interdependência e da interdependência complexa nas relações internacionais, o qual, na sua obra “Compreender os Conflitos Internacionais”, explica de forma muito simples e clara a complexidade do CI da seguinte forma: “Qual seria a configuração do mundo se três das assunções centrais do realismo fossem invertidas? Estas assunções são as de que os Estados são os únicos atores importantes, a força militar é o instrumento principal e a segurança é o fim determinante. Invertendo isto, podemos postular um tipo de política bastante diferente: (1) os Estados não são os únicos atores importantes – os atores transnacionais a operarem através das fronteiras são igualmente intervenientes importantes; (2) a força não é o único instrumento significativo – a manipulação económica e a utilização de instituições internacionais são os instrumentos mais importantes; (3) a segurança não é o fim dominante – o bem-estar é o objetivo dominante. Podemos então apelidar este mundo antirrealista de interdependência complexa” (Nye, 2002, p. 236).

Decorrente desta complexidade e interdependência emergem diversos fatores que são determinantes para a segurança marítima nos próximos tempos, uns serão de estabilização outros de destabilização, o facto é que ambos irão moldar a segurança do ambiente marítimo no presente e no futuro. Para identificarmos estes fatores recorreremos a duas teorias, uma sobre Estratégia e outra sobre Segurança. A primeira trata-se do modelo de estudo do potencial estratégico do General Cabral Couto, onde encontramos os **09 (nove) fatores** que são utilizados para a determinação das possibilidades da guerra, nomeadamente: físico; humano; recursos naturais e comunicações; histórico; económico; sociocultural; científico-tecnológico; político administrativo; e militar (Couto, 1988, p. 254 a 281). A segunda trata-se da Escola de Copenhaga a qual, numa perspetiva Realista e Construtivista, amplia a conceção de segurança identificando cinco dimensões gerais de segurança: a militar; a ambiental, a económica, a social e a política (Buzan, Waeber, & Wilde, 1998, p. 7 e 8).

Com base nestas duas teorias, adotamos 09 (nove) fatores que consideramos determinantes para a segurança da plataforma continental nacional no presente e futuro



próximo, a saber: político; económico; migração; atores não-estatais; tecnológico; informação; direito internacional; fenómeno natural; e ambiente. Os quais passamos de seguida a caracterizar e analisar em termos de efeitos causados na segurança da plataforma continental.

### (1) Político

A evolução do contexto internacional<sup>93</sup>, bastante influenciado pela devastação causada pelas duas grandes guerras do século XX, levou à criação de Organizações Internacionais (OI), como a Organização das Nações Unidas (ONU)<sup>94</sup> e a Organização do Tratado do Atlântico Norte<sup>95</sup> (OTAN), destinadas basicamente à salvaguarda da Paz Mundial e à Defesa Coletiva, respetivamente.

Consequentemente, os Estados, por forma a garantir a estabilidade das suas fronteiras (segurança), a prosperidade e o bem-estar às suas populações, começaram a aderir e atualmente são raros os que não fazem parte destas organizações. Por sua vez, o efeito percecionado pela segurança coletiva, conduziu a que os Estados desinvestissem gradualmente na segurança e defesa própria, aumentando, consequentemente, a importância destas organizações, face à crescente dependência de seguridade.

Por outro lado, a segurança, a prosperidade e o bem-estar das populações são funções mínimas do Estado soberano, pelo que deverão ser salvaguardadas autonomamente (Fukuyama, 2006). Quando estas funções são significativamente alienadas, a força do Estado enfraquece acabando por ficar sujeito à vontade e a interesses de terceiros e, consequentemente, a sua soberania passa a limitada ou dependente e, portanto o fator político é relevante para a segurança e defesa em geral e para a segurança marítima em particular – funções mínimas do Estado soberano.

---

<sup>93</sup> Antes da Ordem Internacional Bipolar, vivida após a Segunda Guerra Mundial até à Queda do Muro de Berlim em 1989, a grande ameaça à estabilidade dos Estados era a violação das suas fronteiras por parte de outros Estados beligerantes, com necessidade de alargar o seu território, por questões de escassez de recursos (minérios, petróleo, gás, água, etc.) ou de afirmação regional e de reconhecimento internacional.

<sup>94</sup> A ONU é uma organização internacional cujo objetivo declarado consiste em facilitar a cooperação em matéria de direito internacional, segurança internacional, desenvolvimento económico, progresso social, direitos humanos e a realização da paz mundial.

<sup>95</sup> A OTAN é uma aliança intergovernamental que constitui um sistema de defesa coletiva na qual os seus Estados-membros concordam com a defesa mútua em resposta a um ataque por qualquer entidade externa.



## (2) Económico

O fator económico é essencial para a soberania do Estado. Atendendo que um país com uma economia dependente do financiamento externo e sem moeda própria fica altamente vulnerável às obrigações impostas pelos credores e, portanto perde soberania económica e, assim sendo, conforme veremos mais à frente, o impacto será negativo nas restantes funções do Estado. O caso dos países anglo-saxónicos, e em particular o caso do Reino Unido, é inversamente paradigmático, para além de ser o progenitor do sistema liberal, não aderiu à moeda única, ou seja, antevendo que o modelo do atual sistema capitalista tem imperfeições mantiveram o essencial da economia – a moeda própria. Em consonância com anteriormente dito, refere Robert Fishman<sup>96</sup> que o Euro é um problema para Portugal (Fishman, 2014). Sendo a economia importante para a soberania, vamos de seguida caracterizar o fator económico no âmbito da segurança da plataforma continental.

O programa de Assistência Financeira da União Europeia (UE) e do Fundo Monetário Internacional (FMI) obrigou que as autoridades portuguesas tomassem um conjunto de medidas de natureza estrutural, relacionadas com as finanças públicas, a estabilidade financeira e a competitividade, cujo efeito na ação do Estado no mar se considera negativo, atento, por exemplo, ao cancelamento da construção de meios navais oceânicos para substituição das obsoletas corvetas da classe “João Coutinho” e “Baptista de Andrade”, essenciais, como veremos mais à frente, para a segurança e autoridade do Estado no mar.

No final de 2013, a economia nacional é a terceira mais endividada da UE, com um volume de dívida de 210.965 milhões de euros, o equivalente a 128,7% do seu Produto Interno Bruto (Peixoto, 2014). Nestas circunstâncias o governo tem adotado medidas para redução do défice que se materializam na redução efetiva do orçamento anual atribuído a

---

<sup>96</sup> Robert Fishman é professor de sociologia na Universidade americana de Notre Dame. O qual publicou um artigo de opinião no "*The New York Times*" onde afirmava que Portugal não precisava de ajuda externa.



diversos sectores públicos, designadamente na Construção Naval<sup>97</sup>, na Investigação e Desenvolvimento<sup>98</sup> e na Segurança e Defesa<sup>99</sup>.

No caso particular das Forças de Segurança e Defesa, instrumentos do Estado para o exercício da soberania e jurisdição no mar, importa referir em 2014 será mais um ano de corte orçamental – estarão sujeitas a uma racionalização orçamental de 124 milhões de euros (Ministério das Finanças, 2014, p. 20), esta redução irá continuar a diminuir a ação do Estado no mar e, portanto terá impacto negativo na autoridade do Estado no mar e também nas campanhas de investigação científica necessárias para o conhecimento do leito e dos subsolos da plataforma continental.

Por outro lado, sabendo que cerca de **90 por cento** das importações e exportações é efetuada por via marítima, importa assegurar a regularidade do elevado tráfego marítimo que cruza os espaços marítimos nacionais, condição fundamental para a economia de Portugal e da Europa, atento à importância vital das mercadorias chegarem ao porto de destino em tempo útil, por forma a garantir o funcionamento da indústria e alimentar as exigências cada vez maiores da economia de mercado.

Outro fator económico tem a ver com a questão dos recursos marinhos<sup>100</sup>, designadamente os existentes no solo e subsolo da plataforma continental. Excluímos os recursos os piscícolas porque, não obstante a sua importância económica, a gestão dos *stocks* de espécies pertence à UE. Portugal, com a possibilidade de alargar o seu espaço marítimo, cerca de **42** vezes a área do território emersa, passa a exercer soberania na décima primeira maior área marítima do mundo que se encontra sob a jurisdição de um Estado costeiro e a terceira maior da Europa. Sendo que o potencial de riqueza dos novos fundos do mar português é desconhecido e, portanto torna-se necessário e urgente proceder ao

---

<sup>97</sup> Como é o caso de toda a problemática conhecida sobre os Estaleiros de Viana do Castelo sobre o facto do governo em 2012 ter revogado a construção de 06 navios de patrulha oceânica (NPO) e 05 lanchas de fiscalização costeira (LFC).

<sup>98</sup> Como é o caso do navio “Noruega” com cerca de 34 anos de idade, do Instituto Português do Mar e da Atmosfera, cuja substituição é vital para o país, por assegurar a monitorização e o controlo sistemático dos “*stocks*” dos nossos recursos piscícolas.

<sup>99</sup> Revogado o contrato de construção de meios navais para substituição da envelhecida esquadra oceânica da Marinha, cuja missão primária é de interesse público.

<sup>100</sup> Os recursos marinhos compreendem as seguintes categorias: Alimentação (piscícolas), Energia (petróleo e gás) e Matérias-primas (minerais e indústria farmacêutica).



conhecimento destes novos territórios para que possam ser explorados, aproveitados e devidamente protegidos.

Relativamente ao Poder Marítimo importa também referir os aspetos positivos, como por exemplo, em termos geográficos, a construção de marinas e portos de recreio, no final da década de 90, com o estímulo da comemoração dos 500 anos dos Descobrimentos Portugueses e também com a Exposição Internacional de Lisboa de 1998, cujo tema foi "Os oceanos: um património para o futuro". Atualmente, existem cerca de 37 marinas e portos de recreio nas três regiões Continente, Açores e Madeira (Portal do Mar, 2014). Mais recentemente, verificamos também que a promoção do turismo marítimo também tem sido uma realidade, como são exemplos a construção do terminal de cruzeiros de Lisboa<sup>101</sup>, um investimento 20,5 milhões euros que está previsto ficar concluído em 2014 (APL, 2014), e o terminal sul do Porto de Leixões inaugurado em abril de 2011 (APDL, 2014).

### **(3) Migração**

A migração internacional impulsionada pelo crescimento populacional nos países menos desenvolvidos e pela desigualdade do crescimento económico será um dos fatores que mais influenciará a segurança marítima. Nos próximos 10 anos a maior parte do crescimento da população mundial será nos países menos desenvolvidos. Perspetiva-se que a população mundial aumente de 7.2 biliões (valor alcançado em julho de 2013) para 8 biliões em 2024 (United Nations, 2013). O efeito do crescimento populacional nos países menos desenvolvidos provoca sobrecarga no mercado de trabalho desses países, nos sistemas públicos e serviços sociais, criando instabilidade e incentivos à migração.

A movimentação de pessoas entre os países é impulsionada pela interação de duas forças: a falta de prosperidade e de segurança devido a violência política, instabilidade social, a problemas económicos, ou à combinação de ambos; e a perceção de que existe uma vida melhor num outro país. A migração internacional estimulada pela falta de bem-estar social ou pela agitação política interna tornou-se comum durante as últimas décadas e continuará a conduzir à movimentação de muitas pessoas.

---

<sup>101</sup> Entre janeiro a abril visitaram o porto de Lisboa cerca de 67 navios de cruzeiro e estão planeadas até ao final do ano mais cerca de 263 visitas de navios de cruzeiro (APL, 2014).



Como resultado, a migração, será maioritariamente no sentido sul para norte, atendendo que os países do norte têm um índice de desenvolvimento humano (IDH) superior aos do sul. Por exemplo, o IDH nos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) em 2007 era de 0,932, corresponde a um IDH muito elevado<sup>102</sup> e a uma esperança de vida à nascença de 79 anos, enquanto na África Subsariana era de 0,514, corresponde a um IDH baixo<sup>103</sup> e a uma esperança de vida à nascença de 51,5 anos (Observatório das Desigualdades, 2007). Portanto, a migração do continente africano para a Europa continuará a ser um grande desafio para as autoridades europeias.

As principais rotas marítimas de migração ilegal com origem no continente africano são entre Marrocos, Argélia, Mauritânia e Senegal com destino à Espanha e às ilhas Canárias, atravessando o canal de Gibraltar ou atravessando o Atlântico, respetivamente, e no canal da Sicília, entre a Líbia, Tunísia, Malta e Sicília.

Em 2011, segundo estatísticas da FRONTEX<sup>104</sup>, a rota marítima que sai da Líbia e da Tunísia com destino a Itália foi intensamente utilizada por trabalhadores dos países subsaarianos que foram expulsos da Líbia em 2011. Atualmente, um novo afluxo de imigrantes utiliza essa mesma rota. Em 2013, mais de 31.000 clandestinos – duas vezes mais do que em 2012 - sobretudo vindos da Síria, da Eritreia e da Somália, atravessaram o mar nesta região (FRONTEX, 2014).

Portugal em matéria de imigração ilegal, por via marítima, não tem sido um destino favorável, contudo, decorrente dos acidentes ocorridos no mediterrâneo com embarcações que transportavam imigrantes ilegais, de onde se destaca o naufrágio perto de Lampedusa, em outubro de 2013, onde faleceram mais de 300 pessoas, perspectiva-se que, com a intensificação do controlo da rota marítima do Mediterrâneo, por parte das autoridades de Itália e conseqüentemente da vizinha Espanha, novas rotas sejam exploradas e, neste caso, Portugal poderá se constituir como uma rota alternativa para a imigração ilegal.

---

<sup>102</sup> O valor de referência do Índice de Desenvolvimento Humano muito elevado em 2007 era de 0,955.

<sup>103</sup> O valor de referência do Índice de Desenvolvimento Humano baixo em 2007 era de 0,423.

<sup>104</sup> FRONTEX é a Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros da União Europeia. A agência foi criada em 2004 para reforçar e dinamizar a cooperação entre as autoridades de fronteiras nacionais.



#### (4) Atores não-estatais

Os atores não-estatais vão desafiar a soberania do Estado e exercer um maior efeito sobre os assuntos internacionais. O Estado continuará a desempenhar o papel predominante no sistema político internacional, no entanto, com a inclusão de um número maior de atores nas relações internacionais, a segurança nacional e internacional será afetada pelas interações entre atores estatais e não-estatais. Os atores não-estatais podem ser agrupados em duas categorias, atores civis e atores não-civis, que passamos a caracterizar.

Os atores civis são definidos como grupos não-estatais cujas ações complementam os valores da comunidade internacional e os Estados, e.g. os meios de comunicação social<sup>105</sup>, as empresas multinacionais<sup>106</sup> e organizações não-governamentais<sup>107</sup>. Os grupos de ativistas ambientais (e.g. a GREENPEACE) são organizações não-governamentais que atuam internacionalmente em questões relacionadas com a preservação do meio ambiente e desenvolvimento sustentável e que nos próximos 10 anos poderão influenciar de forma significativa a segurança marítima. Normalmente a manifestação destes grupos é pacífica, contudo, alguns grupos podem vir a defender as suas causas com recurso a medidas agressivas, colocando desta forma em perigo a prosperidade e a segurança da vida no mar, e.g. protestos contra a entrada de navios de transporte de cargas perigosas nas águas territoriais, o caso do Barco do Aborto da organização holandesa “*Women on Waves*” em 2004 ao largo da Figueira da Foz, etc.

Os **atores não-civis** são aqueles grupos cujas ações desafiam os valores da comunidade internacional e os Estados. Ambos os atores não-estatais representam desafios transnacionais para os Estados, na medida em que têm capacidade de subverter a lei e a ordem, criar descontentamento e lealdades alternativas, e.g. grupos terroristas e de crime organizado.

---

<sup>105</sup> Os meios de comunicação social controlam a informação e podem usá-la para influenciar o público e afetar as decisões políticas a nível local, nacional e internacional.

<sup>106</sup> As empresas multinacionais podem influenciar a economia local ou mesmo nacional, e, assim, afetar a segurança de um Estado.

<sup>107</sup> As organizações não-governamentais através da mobilização dos seus membros e pressionando habilmente os governantes políticos, conseguem avançar com as suas agendas nos fóruns internacionais, assim como, organizando ações coletivas de resposta a crises, promovendo fóruns de negociação para resolução de crises e monitorização de acordos pós-crise.



O crime organizado<sup>108</sup>, estruturado hierarquicamente em complexas redes clandestinas, opera internacionalmente sem respeito pelas fronteiras dos Estados. Para além da crescente complexidade destas organizações a sua capacidade de penetrar e operar com relativa impunidade em vários Estados em simultâneo representa o grande desafio para as instituições de segurança. Para além de ameaçar a segurança e a soberania, demonstram a permeabilidade das fronteiras nacionais e a vulnerabilidade das instituições dos Estados. A pirataria e o terrorismo são as duas formas de crime violento marítimo cuja maioria dos incidentes ocorre dentro de áreas portuárias, fundeadouros ou em águas costeiras.

Os atos de pirataria e roubo armado podem ocorrer em qualquer parte do globo, contudo, as áreas costeiras sem fiscalização marítima, politicamente e economicamente instáveis e com elevada atividade comercial são as mais propensas a este flagelo. As áreas atuais com avisos à navegação sobre pirataria ou roubo armado são: o Sudeste Asiático e subcontinente Indiano – designadamente Bangladesh, Indonésia, Estreito de Malaca e Estreito de Singapura; Africa e Mar Vermelho – designadamente Lagos (Nigéria), Cotonou (Benin), Lome (Togo), Abidjan (Ivory Coast), Golfo de Aden e Mar Vermelho, e Somália (ICC Commercial Crime Services, 2014). Não se perspetiva que venham a ocorrer atos de pirataria nos espaços marítimos nacionais.

O terrorismo internacional explora oportunidades no mar ou nos portos para levar a cabo ações de grande visibilidade internacional, sendo potenciais alvos os navios de transporte de cargas perigosas, crude, gás, substâncias químicas e passageiros, nomeadamente os navios de cruzeiro com milhares de passageiros, cuja atividade tem sido elevada na Ilha da Madeira e crescente no continente (Lisboa e Leixões) e nos Açores (Ponta Delgada). Atento à segurança percecionada pelos visitantes e operadores turísticos, considera-se que Portugal não está imune a este tipo de ações (IDN, 2009, p. 107).

## **(5) Tecnológico**

A evolução tecnológica é um fator que influencia negativamente a segurança marítima. Atualmente a tecnologia encontra-se disponível a qualquer utilizador e depende

---

<sup>108</sup> O crime organizado encontra-se normalmente associado a atividades de fraude, extorsão, roubo de cargas, droga, aquisição e venda de produtos químicos para a produção de Armas de Destrução em Massa (ADM), etc.



apenas do poder de compra, não havendo limite orçamental para o crime organizado, o acesso por parte destas organizações a sofisticadas plataformas navais, sistemas de informações e comunicações é ilimitado, permite-lhes obter vantagem tecnológica sobre as autoridades dos Estados e, conseqüentemente exercer impunemente a atividade criminosa no mar. A falta de investimento por parte do Estado na Segurança e Defesa, decorrente da atual crise económica, agrava ainda mais esta diferença tecnológica.

A procura por alimentos, energia e outras matérias-primas em ambiente marítimo tem sido crescente desde o final da segunda Guerra Mundial, porém, apenas alguns países possuem capacidade tecnológica para pesquisar e explorar os recursos do leito e subsolo marinho. Pelo que se perspectiva que os Estados costeiros com limitado controlo do mar e sem capacidade para pesquisar, explorar e proteger os seus recursos marinhos serão alvo de interesses alheios. A utilização de sensores remotos espaciais para a monitorização dos oceanos parece ser a panaceia deste problema.

Efetivamente a tecnologia disponível para a monitorização remota dos oceanos é diversificada e sofisticada. As estações costeiras de monitorização marítima<sup>109</sup> permitem a vigilância de cerca de **20 por cento** dos espaços marítimos<sup>110</sup> sob a jurisdição de um Estado costeiro, ficando os restantes **80 por cento** livres de qualquer controlo. A monitorização espacial por via de imagens Eletro-ópticas e Radar<sup>111</sup> obtidas através de satélites comerciais, parece solucionar esta limitação, contudo, as imagens não são disponibilizadas em tempo real, tem custos elevados e depende do período da ocorrência no mar coincidir com a passagem do satélite. Os sensores instalados nos satélites permitem controlar diversas atividades marítimas, tais como a segurança da navegação, a deteção de navios, deteção de

---

<sup>109</sup> Estações costeiras podem possuir sistemas tipo: *Vessel Traffic Service* (VTS), *Automatic Identification System* (AIS), *Long-range Identification and Tracking* (LRIT) e Equipamentos de monitorização Contínua (EMC).

<sup>110</sup> Para cálculo desta percentagem considerou-se as 40 milhas náuticas como sendo o alcance efetivo das estações costeiras, ou seja, a identificação do alvo é efetiva e para tal pressupõe a correlação entre o eco da imagem Radar com os dados AIS, e as 200 milhas náuticas como o limite exterior da área soberana.

<sup>111</sup> Atualmente existem para além de potentes sensores elétrico-ópticos (EO) instalados em satélites, existe também o *Synthetic Aperture Radar*, que permite, à semelhança dos elétrico-ópticos, obter imagens de alta resolução (na ordem da dezena de centímetros) de forma contínua e possui ainda a vantagem, em relação aos EO, de ver através das nuvens. Este sistema espacial tem capacidade de deteção de atividade suspeita em áreas oceânicas relativamente grandes, como por exemplo lanchas rápidas de contrabando de droga.



pesqueiros (através da concentração de fitoplâncton à superfície), busca e salvamento, proteção ambiental e vigilância marítima.

Assim sendo, considera-se que as plataformas navais e aéreas continuam indispensáveis para garantir a soberania do Estado no mar. Considera-se ainda que as futuras plataformas navais devem possuir grande autonomia e capacidade de manobra, redundância de sistemas críticos, modernos sensores de deteção marítima e de comunicações<sup>112</sup>, modernos sistemas de armas, dimensões que permitam praticar os portos nacionais e ser modulares de forma a permitir a sua configuração de acordo com a missão, ou seja, a mesma plataforma deve estar pronta para ser empenhada em ações de autoridade do Estado no mar, de combate à poluição e de busca e salvamento.

#### **(6) Informação**

A atividade marítima como a navegação, as comunicações e a vigilância marítima tem uma significativa componente de informação. A nível nacional verifica-se a existência de diversos sistemas distribuídos por diversas entidades, como por exemplo, o VTS do continente e MONICAP<sup>113</sup> são operados pela Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), o VTS portuário pelas Administrações Portuárias, o SIVIC<sup>114</sup> pela Unidade Controlo Costeiro (UCC) da Guarda Nacional Republicana (GNR), todos eles geram dados marítimos de forma autónoma.

A quantidade de dados que estes sistemas produzem continuamente é de tal forma volumosa que a interpretação crítica dos mesmos, em tempo real, é humanamente impossível efetuar por um simples operador. Considera-se que o volume de dados marítimos e a existência de sistemas autónomos a serem operados por diferentes entidades não melhora o conhecimento situacional marítimo, podendo, pelo contrário, ocultar atividades ilegais. Para inverter esta situação os sistemas de vigilância marítima deverão ser integrados num sistema de sistemas, que disponha capacidade de análise crítica e automatismos de alerta que facilite

---

<sup>112</sup> Sistemas de comunicações que permitam a ligação, em tempo real, aos centros de vigilância marítima para troca de dados marítimos sem serem detetados.

<sup>113</sup> O MONICAP consiste num equipamento de monitorização contínua das embarcações de pesca.

<sup>114</sup> O SIVIC consiste num sistema integrado de vigilância de costa.



a atuação das autoridades, como por exemplo a correlação de dados radar com os AIS, por forma alertar o operador sobre a existência de um contato sem transmissão AIS.

### (7) **Direito Internacional do Mar**

O início do século XXI é marcado a nível internacional pela corrida dos Estados costeiros ao alargamento da soberania nos espaços marítimos. O motivo desta demanda assenta fundamentalmente no interesse individual dos Estados costeiros relativamente à “gestão dos recursos marinhos; a exploração petrolífera e mineira e atribuição de concessões; o controlo de poluição e a conservação do meio marinho; a investigação científica; o controlo e gestão do tráfego marítimo em zonas críticas; o controlo das infrações aduaneiras, fiscais, imigratórias e sanitárias; as telecomunicações; e o património histórico e arqueológico subaquático” (Antunes, 1996, p. 22).

Os limites da plataforma continental podem ser estabelecidos por fixação ou delimitação. Para o presente estudo, importa analisar a delimitação, uma vez que o conceito de fixação corresponde a um “ato unilateral praticado pelos Estados através do qual estes determinam os limites da sua plataforma até às 200 milhas marítimas, quando esta não está em contacto com a plataforma de outros Estados” (Ferrão, 2009, p. 75) e, portanto, não se perspetivam disputas de interesses entre Estados costeiros, o mesmo não se pode dizer em relação à delimitação.

A delimitação diz respeito a um problema de fronteiras entre espaços submetidos aos poderes de diferentes entidades, em relação à qual torna-se necessário encontrar consenso entre as partes e, portanto, os problemas mais complexos são relativos à delimitação, em relação à qual resultam de duas situações concretas. Em primeiro lugar existe o problema de delimitação da plataforma continental quando dois estados, com costas adjacentes ou situadas frente a frente, tenham direito ao mesmo espaço, ou seja, quando existem pretensões sobrepostas de vários estados em relação à mesma zona. Segunda, existe o problema de delimitação em relação à Área<sup>115</sup>, pelo facto, dos limites exteriores da plataforma continental

---

<sup>115</sup> A Área corresponde ao espaço marítimo fora dos limites da plataforma continental e os seus recursos são património comum da humanidade – recursos significa todos os recursos minerais sólidos, líquidos ou gasosos *in situ* na Área, no leito do mar ou no seu subsolo, incluindo os nódulos polimetálicos, conforme artigos 133.º a 136.º da CNUDM.



estarem sujeitos à homologação da Comissão de Limites da Plataforma Continental (Ferrão, 2009, p. 75 e 76).

Para solucionar problemas de interpretação e implementação da CNUDM, a Convenção, na sua Parte XV, prevê a solução de controvérsias. Os Estados Partes deverão resolver suas controvérsias internacionais por meios pacíficos, de modo que não sejam ameaçadas a paz, a segurança e a justiça internacionais. Assim como deverão procurar, antes de tudo, chegar a uma solução por negociação, inquérito, mediação, conciliação, arbitragem, solução judicial, recurso a entidades ou acordos regionais, ou a qualquer outro meio pacífico à sua escolha. Refere ainda que nenhuma disposição da Parte XV da CNUDM prejudica o direito dos Estados Partes de, em qualquer momento, acordarem uma solução de controvérsia entre eles (Escarameia, 2003, p. 767 a 768).

Verificamos ainda que a Convenção se articula com outros acordos internacionais, visto que não modifica os direitos e obrigações dos Estados Partes que resultem de outros acordos, desde que, sejam compatíveis com a Convenção e não afetem o gozo por outros Estados Partes dos seus direitos nem o cumprimento das suas obrigações, nos termos da mesma Convenção (Escarameia, 2003, p. 779).

A 20 de setembro de 2013, verificamos que 166 Estados ratificaram a CNUDM, tendo sido o último o Níger a 7 de agosto de 2013 do corrente ano. Sendo 196 o número de Estados-membro da Organização das Nações Unidas (ONU) verifica-se que a convenção não foi ratificada por apenas 30 Estados, dos quais 16 não assinaram nem ratificaram e que 10 são Estados sem litoral<sup>116</sup>. Os seis Estados costeiros que não assinaram nem ratificaram a Convenção são os seguintes: Eritreia, EUA, Israel, Peru, Síria, Turquia e Venezuela (Nações Unidas, 2013).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982 é o quadro legal mundial que regula a atividade marítima, pelo que quantos mais Estados a ratificarem mais reforçado estará o regime da mesma. Neste sentido importa efetuar um ponto de situação sobre o processo de assinatura e ratificação da convenção. A 7 de março de 2014, verificamos que dos 196 Estados-membro das Nações Unidas, 166 haviam

---

<sup>116</sup> Estado sem litoral significa Estado sem costa marítima.



ratificado a CNUDM e que o último país foi o Níger a 7 de agosto de 2013. Importa ainda referir que sete Estados costeiros não a assinaram nem ratificaram, sendo eles a Eritreia, Israel, Peru, Síria, Turquia, Venezuela e por último os Estados Unidos da América (Nações Unidas, 2013).

A CNUDM para além de garantir a preservação dos direitos de costume marítimo, como a liberdade de navegação e a passagem inofensiva, descreve o regime para a pesca, poluição e investigação científica. No entanto, os Estados costeiros, com a problemática da poluição marinha e a competição por recursos vivos e não vivos, poderão querer estender a soberania para além das áreas de jurisdição nacional (águas territoriais, zona contígua e ZEE) e colidir, desta forma, com os direitos de costume (liberdade de navegação) e afetar as atividades de navegação comercial, especialmente nos casos em que os Estados de Bandeira não respeitem os regulamentos de pesca ou poluição locais. Envolvendo Estados costeiros, que não assinaram nem ratificaram a convenção, a instabilidade entre as partes envolvidas tende a aumentar. Sendo exemplo destas situações os navios de pesca que são recorrentemente apresados por não respeitarem as leis mais restritivas que as de direito internacional nas áreas de pesca *Northwest Atlantic Fisheries Organization* (NAFO), como foi o caso do navio pesca português “Joana Princesa “ apresado pelas autoridades canadianas em 2006.

Com a possibilidade dos Estados costeiros aumentarem as suas plataformas continentais para além das 200 milhas náuticas, conforme artigo 76 da CNUDM, o início do século XXI é marcado a nível internacional pela corrida dos Estados costeiros ao alargamento da soberania nos espaços marítimos. O motivo desta demanda assenta fundamentalmente no interesse individual dos Estados costeiros relativamente à “gestão dos recursos marinhos; a exploração petrolífera e mineira e atribuição de concessões; o controlo de poluição e a conservação do meio marinho; a investigação científica; o controlo e gestão do tráfego marítimo em zonas críticas; o controlo das infrações aduaneiras, fiscais, imigratórias e sanitárias; as telecomunicações; e o património histórico e arqueológico subaquático” (Antunes, 1996, p. 22).

Decorrente do interesse em alargar a soberania sobre território marítimo perspectiva-se que as relações entre os Estados costeiros adjacentes ou com costas frente a frente, cuja



equidade e/ou os interesses de parte a parte não sejam devidamente salvaguardados, possam resultar situações de instabilidade, como é o caso da atual e crescente disputa de território marítimo entre a Argentina e o Reino Unido, em relação às propostas submetidas à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) para extensão da plataforma continental da Argentina e das Ilhas Malvinas/Falklands – três décadas após o fim da guerra das Malvinas/Falklands a Argentina continua a reivindicar soberania do arquipélago sob domínio britânico. Importa referir que a insistência de Buenos Aires tem vindo a aumentar, sobretudo após Londres ter decidido iniciar a exploração petrolífera ao largo das ilhas (Diário de Notícias, 2013). Ainda neste âmbito, conforme analisado na alínea 3.e. do Capítulo 3, entre Portugal, Espanha e Marrocos também estão a ser disputados territórios marítimos, na região das Ilhas Selvagens.

Relativamente ao alargamento da plataforma continental, por parte dos Estados costeiros, importa também efetuar um ponto de situação em relação aos pedidos submetidos por estes à Comissão de Limites da Plataforma Continental, cujo prazo estabelecido pelas Nações Unidas terá terminado a 14 de maio de 2009. Neste sentido, verificamos que a Federação da Rússia, a 20 de dezembro de 2001, foi a primeira nação a submeter os novos limites à Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas e que, a 15 de março de 2014, encontravam-se registadas 71 submissões no Secretário-geral das Nações Unidas, de acordo com o parágrafo n.º 8 do art.º 76.º da CNUDM, das quais 62 tinham sido entregues à Comissão de Limites da Plataforma Continental (Nações Unidas, 2013). Verificamos ainda que das 71 submissões, 21 foram entregues depois de terminado o prazo de entrega das submissões nas Nações Unidas, no entanto, este facto encontra-se em conformidade com a decisão tomada pela Comissão na décima oitava reunião entre Estados-parte<sup>117</sup>, realizada entre 13 e 20 de junho de 2008 (SPLOS/183).

Em relação à submissão portuguesa, até 5 de julho de 2013, foram dirigidas 04 (quatro) comunicações ao Secretário-geral das Nações Unidas, Sr. Ban Ki-Moon, 01 (uma) parte de Marrocos e 03 (três) da Espanha. Tendo Marrocos declarado reconhecer a proposta portuguesa e rejeitado o facto de se tratar de uma proposta unilateral e exige a aplicação da

---

<sup>117</sup> De acordo com a SPLOS/183, tomada a decisão de permitir que os Estados com maiores dificuldades na preparação de toda a documentação técnica manifestassem a intenção de submeter os limites exteriores através de informações preliminares, permitindo desta forma estender o prazo de submissão.



prática da jurisprudência internacional, designadamente, a regra da equidade e as disposições do parágrafo 1.º do artigo 83.<sup>o118</sup> da CNUDM (Marrocos, 2009). Relativamente à Espanha, na sua primeira comunicação, de 28 de maio de 2009, declara não ter qualquer objeção ao pedido efetuado por Portugal em relação ao Banco da Galiza (Espanha, 2009). Na segunda comunicação, de 10 de junho de 2009, declara não ter objeção ao pedido feito por Portugal em relação às Ilhas da Madeira, desde que, sem prejuízo dos direitos de Espanha em relação à extensão da plataforma continental na região das Ilhas Canárias (Espanha, 2009 a). Na terceira comunicação, de 5 de julho de 2013, Espanha declara lembrar e reitera a sua oposição em relação à submissão portuguesa de criação de uma zona económica exclusiva na região das Ilhas Selvagens e que apenas reconhece a possibilidade de dar origem a Mar Territorial por serem rochas (Espanha, 2013). Presente o que precede, consideramos que a conclusão da proposta portuguesa, submetida às Nações Unidas para alargamento da Plataforma Continental, se encontra atrasada pelo facto de existir oposição por parte de Marrocos e da Espanha.

#### **(8) Fenómenos naturais**

Portugal continental e as regiões insulares da Madeira e Açores estão sujeitos à ocorrência de fenómenos naturais, entre outros, os violentos aguaceiros e a atividade sísmica no mar. Sendo este último, o fenómeno que se considera relevante para a insegurança marítima, atento a conseqüente formação de uma onda vertical, ao longo da coluna de água, e de uma onda gigante de superfície, vulgarmente designada por *Tsunami*<sup>119</sup>.

Atendendo que Portugal se situa na placa Euro-Asiática, limitada a sul pela falha Açores-Gibraltar que corresponde à fronteira entre as placas tectónicas euro-asiática e africana e a oeste pela falha dorsal do oceano Atlântico, a possibilidade de ocorrência de atividade sísmica no mar é real e, portanto, os *Tsunamis* também o são. Efetivamente,

---

<sup>118</sup> O qual refere que “A delimitação da plataforma continental entre Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente deve ser feita por acordo, de conformidade com o direito internacional a que se faz referência no artigo 38 do Estatuto do Tribunal Internacional de Justiça, a fim de se chegar a uma solução equitativa”.

<sup>119</sup> Os *Tsunamis* são ondas gigantes de superfície provocadas pela rutura da crosta terrestre. Com a deformação do fundo do mar forma-se uma onda vertical que se movimenta ao longo de toda a coluna de água, desde o fundo do mar até à superfície, criando, conseqüentemente uma onda gigante com elevado potencial de energia e que se propaga de forma radial na superfície do mar. Ao se aproximar das zonas costeiras, com a diminuição da profundidade, cresce em altura até colapsar, varrendo desta forma tudo o que encontre pela frente.



conforme comprova a história, a frequência de ocorrência destes fenómenos naturais é bastante espaçada no tempo. Por outro lado, a sua previsão é difícil, pelo que a população deve estar sensibilizada para reagir a um fenómeno desta natureza. Em termos de impacto na segurança marítima, considera-se que as áreas mais afetadas são onde ocorre o epicentro do sismo no mar (devido à formação da onda vertical) e as zonas costeiras (devido à onda *Tsunami* que se propaga à superfície). Sendo exemplo deste tipo de fenómeno em Portugal, o terramoto de 1755, o qual desencadeou um grande *Tsunami* que arrasou Lisboa, matando cerca de 10 mil pessoas. Decorridos cerca de 260 anos, cada dia que passa, falta menos um dia para voltar a acontecer.

A nível nacional compete ao Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) lançar os avisos de *Tsunami* à Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC), à qual por sua vez compete efetuar alertas à população e a outras entidades que vão por em prática as medidas de proteção, como é o caso do Capitão de Porto, atento à competência de proteção civil nas áreas sob a sua responsabilidade.

### **(9) Poluição do meio marinho**

Com recurso ao relatório da comissão europeia sobre a qualidade da água balnear em 2012, verificamos que 10 países europeus alcançaram níveis de conformidade com excelente qualidade e que, com 526<sup>120</sup> amostras de água balnear, Portugal se encontra em sétimo lugar, das quais 86.7% são de excelente qualidade, 9.5% de baixa qualidade, 3% de amostras insuficientes e apenas 0.8% das amostras apresentou água com má qualidade, correspondendo a 04 amostras, das quais 03 (três) em águas interiores e 01 (um) a sul da ponta de São Lourenço na Ilha da Madeira (European Environment Agency (EEA), 2013). Sendo a manutenção deste nível de qualidade essencial para o bem-estar da população e para a economia do país (turismo, pesca, etc.) e, portanto é relevante que as autoridades nacionais garantam a preservação do meio marinho nacional.

Porém, não obstante o último acidente de poluição do meio marinho com hidrocarbonetos remontar ao período de 2002 a 2003, referente ao caso do navio petrolífero “*Prestige*”, que se afundou ao largo da costa Galega com 77 mil toneladas de crude e que

---

<sup>120</sup> Corresponde a cerca de 2.5% do total das amostras (20930) dos países da União Europeia.



afetou a costa norte portuguesa, a costa galega e francesa, o facto é que os espaços marítimos nacionais são cruzados por importantes rotas marítimas e aéreas, diariamente carregadas de elevado tráfego e, portanto, o risco de poluição do meio marinho de forma acidental ou deliberada é real, pelo que o fator poluição, com origem no tráfego marítimo e aéreo, pode influenciar a segurança marítima e o bem-estar da população, cuja causa, entre outras, pode incluir a colisão entre navios, naufrágio devido a mau estado do mar, lavagem de tanques, alijamento, queda de aeronaves, etc. Sendo portanto fundamental o país dispor de capacidades para combater a poluição marítima.

#### **f. Síntese conclusiva**

Neste subcapítulo, com base na observação e análise efetuada anteriormente às entidades com capacidades e meios para atuação nos espaços marítimos nacionais, pretende-se agora validar a argumentação da presente investigação e elencar possíveis soluções que possam contribuir para melhorar a ação do Estado no mar, no âmbito da segurança (*safety, security*) e da investigação científica.

#### **(1) Articulação de competências dentro das 12MN**

Não obstante os mecanismos de articulação e cooperação entre as entidades com competências e jurisdição nos espaços marítimos nacionais, anteriormente apresentados, no Mar Territorial, com especial incidência nas zonas adjacentes aos portos, existe duplicação no esforço de fiscalização marítima entre os meios da UCC da GNR, da Polícia Marítima e da Marinha (Fontes, 2010). Segundo Coelho Cândido<sup>121</sup>, não obstante a criação do CNCM em 2007, cujo objetivo teria sido colmatar uma lacuna existente na coordenação das ações ou operações executadas no âmbito das atribuições do SAM, a inexistência de uma autoridade superior dificulta a articulação de competências entre entidades (Cândido, 2011, p. 19).

Por forma a mitigar a falta de articulação e a consequente duplicação de esforço de fiscalização marítima nas Águas Interiores e no Mar Territorial, por ordem de apresentação, sugere-se uma das seguintes soluções:

---

<sup>121</sup> O Capitão-de-mar-e-guerra Coelho Cândido exerce atualmente as funções de Capitão do Porto de Lisboa.



Primeira – Discordamos com a criação de uma autoridade superior, visto já existir a Autoridade Marítima Nacional. Sugere-se sim a centralização de capacidades e de meios numa única entidade – sendo a Marinha a principal opção, pelo simples facto de ser a única entidade nacional com real identidade marítima e detentora de capacidades e meios para atuar em todos os espaços marítimos nacionais, assim como pela sua experiência acumulada na articulação entre os meios do Comando Naval e da Autoridade Marítima Nacional, quer em ações de âmbito *safety*, quer de *security*;

Segunda – Manter o atual modelo de fiscalização marítima. Não obstante a vigilância e fiscalização da atividade da pesca, por parte das entidades operacionais (Marinha/AMN, FAP, UCC e inspeção das Pescas da DGRM), se encontrar coordenada pela Comissão de Planeamento e Programação (CPP) do SIFICAP, para melhorar a articulação destas entidades sugere-se o desenvolvimento e implementação de uma ferramenta de planeamento e análise da atividade de fiscalização da pesca, a ser integrada no sistema SIFICAP, e que este sistema possua capacidade para a transmissão de relatórios de vistoria no mar em tempo real para o Centro de Controlo e Vigilância das Pescas (CCVP - MONICAP), COMAR, entidades e unidades operacionais.

## **(2) Vigilância e patrulha marítima para além das 50 MN**

No que concerne aos sistemas de vigilância remota, conforme verificamos anteriormente, os alcances dos sistemas SIVICC e VTS costeiro garantem em simultâneo a monitorização de uma faixa costeira continental até às 24 milhas náuticas, o que corresponde à cobertura do Mar Territorial e da Zona Contígua, a partir das 24 e até às 50 milhas náuticas apenas o VTS costeiro efetua a cobertura, para além das 50 milhas náuticas estes sistemas não têm alcance. Portanto podemos concluir que, com recurso a estes sistemas, na ZEE do continente, é garantida a vigilância e o controlo em cerca de 25% do espaço marítimo continental. Visto que estes sistemas permitem a deteção e análise de comportamentos anómalos à superfície, por via da correlação da informação radar, visual e AIS. Importa referir que nas regiões autónomas estes sistemas não se encontram implementados e, portanto, esta percentagem, dividindo pelas três regiões (Continente, Açores e Madeira), desce para cerca de 8% de vigilância e controlo dos espaços marítimos nacionais.



Para além das 50 milhas náuticas, levanta-se a seguinte questão: Como garantir a vigilância e o controlo nos restantes 75 % dos espaços sob soberania nacional? No que concerne à poluição marítima, a vigilância é totalmente garantida através da rede *CleanSeaNet* da EMSA, a qual disponibiliza às autoridades competentes, em cerca de 30 minutos, a informação sobre um potencial derrame de hidrocarbonetos ocorrido nos espaços marítimos nacionais. A problemática atinente à vigilância e controlo marítimo, que não contribui para o conhecimento situacional marítimo, reside nos sistemas que, para além de não serem de instalação obrigatória em todos os navios e/ou embarcações, nos navios onde estão instalados permitem a intervenção humana, ou seja, poderão ser desligados para omitir uma situação anómala, designadamente os sistemas MONICAP (atividade de pesca comercial), AIS e LRIT (atividade transporte passageiros e mercadorias), ou simplesmente, no caso da atividade de pesca, para não denunciar uma área com recursos piscícolas.

A vigilância espacial poder-se-ia constituir como sendo uma excelente capacidade alternativa, no entanto, importa referir que se trata de um serviço comercial de elevado custo, pelo que inviabiliza a sua utilização permanente, sendo apenas utilizada em situações de acompanhamento especial (limitada no espaço e no tempo) ou após a ocorrência de um acidente marítimo.

Acresce ainda a esta problemática, o facto da partilha de informação (dados marítimos) em Portugal se caracterizar por uma grande diversidade de sistemas de informação que tem vindo a ser edificados de forma mais ou menos autónoma pelas várias autoridades que exercem a ação do estado no mar.

No que concerne aos meios oceânicos de superfície da Marinha que, normalmente cumprem missões de interesse público no mar (vigilância, patrulhamento e fiscalização marítima), verificamos que, para além de se encontrarem, na sua maioria, com idades avançadas (em média - 43 anos), muito para além do período de vida útil de um navio, são atualmente insuficientes para garantirem o DNP, visto que têm vindo a ser abatidos devido ao envelhecimento/obsolescência das plataformas e respetivos sistemas, respetivamente, sem serem substituídos.

Nestas circunstâncias, deduzimos que a segurança da plataforma continental, para além das 50 milhas náuticas, encontra-se vulnerável pelas seguintes razões: inexistência de um sistema que garanta a efetiva e total cobertura daqueles espaços marítimos; inexistência



de um sistema de sistemas que garanta a integração dos vários sistemas nacionais de vigilância remota; e a falta de meios oceânicos de superfície para atuação além das 50 milhas náuticas.

### (3) Soberania nacional nos espaços marítimos

“Um poder absoluto e perpétuo dentro de um Estado”  
(Bodin, 1583)

Em plena circunstância de falta de autonomia financeira foram desenvolvidos e publicados dois documentos estruturantes para a estratégia política de segurança e defesa nacional e de desenvolvimento da economia do mar, sendo eles o Conceito Estratégico Defesa Nacional (CEDN) de 2013 e a Estratégia Nacional para o Mar (ENM) 2013-2020, respetivamente.

O CEDN 2013 é vocacionado para as questões de segurança e defesa nacional, sendo neste documento realçada a importância de valorização das missões de interesse público das Forças Armadas<sup>122</sup>. No entanto, depreendendo-se da obsolescência dos meios da capacidade de patrulha e fiscalização e a impossibilidade de investimento, e atento à referência feita ao conceito *Smart Defense*<sup>123</sup>, em cooperação com os parceiros da União Europeia (UE) e da OTAN, como aparente panaceia para a segurança e defesa nacional deduzimos que, face às consequências da primeira mudança política em relação aos assuntos do mar – enfraquecimento do Poder Marítimo nacional – recorrer ao *Smart Defense* para garantir a segurança e autoridade do Estado no mar, significa perder capacidade para exercer a soberania nacional.

---

<sup>122</sup> Incluindo: “o apoio ao Serviço Nacional de Proteção Civil para fazer face a situações de catástrofe ou calamidade pública; o apoio à satisfação das necessidades básicas das populações; a fiscalização da Zona Económica Exclusiva; a busca e salvamento; a proteção do ambiente; a defesa do património natural e a prevenção de incêndios; a pesquisa dos recursos naturais e a investigação nos domínios da geografia, cartografia, hidrografia, oceanografia e ambiente marinho” (Assembleia da República, 2013 e).

<sup>123</sup> *Smart Defense* é um conceito OTAN que incentiva os Aliados a cooperar no desenvolvimento, aquisição e manutenção de capacidades militares para enfrentar os problemas atuais de segurança, de acordo com o novo conceito estratégico da OTAN. Portanto, o *Smart Defense* da OTAN significa a partilha de recursos, definição de prioridades e coordenação entre aliados.



Quanto à ENM 2013-2020, mais vocacionada para o desenvolvimento da economia do mar, inclui, a partilha de informação para melhorar o conhecimento situacional marítimo, a subsidiariedade e o desenvolvimento das ciências e técnicas do mar. Em relação à partilha de informação, verificamos que as instituições e/ou organizações nacionais que são detentoras de sistemas de vigilância remota não têm conseguido cooperar entre si na partilha de dados marítimos, que Portugal não possui tecnologia de vigilância espacial e que recorrer a este tipo de sistemas comerciais, em tempo real, tem custos elevados. Por outro lado, consideramos que os sistemas de vigilância remota não dispensam as capacidades e os meios de atuação do Estado no mar, por três motivos: a capacidade de dissuasão da vigilância e patrulha marítima; a capacidade de interseção e apresamento de um navio e/ou embarcação presumivelmente infratora; e a capacidade de realizar ações de vistoria no mar (inspeção a bordo dos navios e/ou embarcações).

A subsidiariedade entre parceiros europeus é um conceito semelhante ao *Smart Defense* da OTAN. Recorrer a este conceito significa reduzir capacidades e, portanto, limitar a soberania no mar, atendendo que passarão os parceiros europeus a garantir a vigilância, controlo e a fiscalização dos espaços marítimos sob jurisdição nacional. No âmbito das ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do mar identifica-se o mesmo problema, visto que o IPMA, não obstante as importantes atribuições no âmbito da investigação científica no mar, não dispõe de investigadores nem de um navio científico com capacidade para a realização dos trabalhos de caracterização geológica da plataforma continental – o desígnio nacional para promover a economia do mar. Portanto, consideramos que entregar aos parceiros europeus a pesquisa, a exploração e o aproveitamento dos recursos do leito do mar e subsolo da plataforma continental também significa perder soberania.

Presente o que precede, com base na definição de soberania nacional adotada, na falta de autonomia financeira (referida no fator económico do subcapítulo (2) da alínea e.) e no ponto de situação das capacidades de vigilância remota, patrulha, fiscalização e conhecimento científico, consideramos que Portugal tem sido soberano nos seus espaços marítimos, nem que, para tal, tenha que recorrer a capacidades mais robustas, no entanto, com o risco de perder a capacidade de patrulha e fiscalização e não desenvolver a capacidade científica, consideramos que Portugal corre o risco de não garantir autonomamente a



segurança da plataforma continental, nas dimensões *safety*, *security* e conhecimento científico, ficando dependente dos parceiros da UE e/ou da OTAN, transformando-se, portanto, nestas circunstâncias, num Estado protegido, conforme definição de Soberania Nacional adotada.



## Conclusões

Não obstante a atual situação de obsolescência, insuficiência ou inexistência de meios da capacidade oceânica de patrulha e fiscalização e a limitada capacidade de vigilância e controlo remoto, concluímos que se tem conseguido garantir autonomamente a soberania e a jurisdição das Zonas Económicas Exclusivas do Continente, Açores e Madeira. No entanto, perante a crescente tendência de falta meios na capacidade oceânica de patrulha e fiscalização e a possível descontinuidade daquela capacidade, Portugal sujeita-se a ficar dependente dos parceiros da UE e/ou OTAN para assegurar a segurança (*safety e security*) da plataforma continental, onde uma importante parte dos seus limites exteriores são concomitantemente a fronteira externa marítima da União Europeia.

Para desenvolvimento do presente estudo, aplicámos uma estratégia de investigação de metodologias mistas (Quantitativa e Qualitativa) e o raciocínio de análise hipotético-dedutivo, e quanto ao tipo de pesquisa optámos pelo Estudo de Caso. A escolha desta metodologia prendeu-se com o facto de ser adequado para a observação profunda e análise detalhada das dimensões e dos respetivos indicadores adotados, e tipo de pesquisa por se tratar da plataforma continental nacional. Foram ainda efetuadas entrevistas diretas ou semiestruturadas a personalidades com responsabilidades na segurança da plataforma continental pertencentes a entidades e/ou organismos do Estado.

Para sustentar a grande conclusão, com a qual iniciámos o presente capítulo e respondemos à questão central, apresentamos de seguida, em função das duas dimensões de análise, as respetivas sínteses conclusivas. Relativamente à **dimensão de segurança (*safety e security*)**:

- As recentes capacidades e os meios navais da UCC da GNR representam uma duplicação de recursos e de esforço na patrulha e fiscalização costeira, visto que essa capacidade já era existente no país.
- A falta de articulação entre a Marinha (Armada e Polícia Marítima) e a GNR (UCC) resulta destas entidades operacionais serem tuteladas por diferentes ministérios, por possuírem igual missão e operarem nos mesmos espaços marítimos.



- Todos os dados marítimos são importantes para o conhecimento situacional marítimo, assim como a sua partilha, entre as entidades operacionais, se considera fundamental para melhorar a eficiência e eficácia das respetivas missões.
- Sem recurso às capacidades da EMSA, a vigilância e controlo nacional dos espaços marítimos é muito reduzida, visto que apenas se vigia e controla remotamente uma faixa costeira que corresponde a 25% da ZEE do Continente. Se alargarmos às três subáreas da ZEE nacional deduzimos que apenas vigiamos e controlamos em permanência um terço dos 25%, ou seja, cerca de 8.33%.
- O COMAR é o centro que possui o melhor panorama marítimo, pelo facto de reunir informação de diferentes sistemas de vigilância remota: a nível nacional dispõe do VTS costeiro e do MONICAP; a nível da OTAN dispõe do panorama marítimo do MCCIS; e a nível europeu, através da EMSA, dispõe de acesso às redes *CleaSeaNet*, *SafeSeaNet*, LRIT e AIS;
- As capacidades de superfície da Marinha são a espinha dorsal do Poder Naval nacional para a segurança (*Safety e Security*) dos espaços marítimos nacionais.
- Atualmente, estes meios da capacidade oceânica de superfície do Poder Naval nacional, para cumprimento de missões de segurança e autoridade do Estado no mar, são insuficientes para garantir a sustentação do Dispositivo Naval Padrão da Marinha.
- O emprego de navios combatentes – fragatas da classe “Vasco da Gama” e “Bartolomeu Dias” – em missões não militares, não se considera adequado, pela falta de proporcionalidade, elevado custo de operação e vulgarização do principal instrumento de força do Estado no mar.
- Com base no ciclo de manutenção, treino e disponibilidade operacional, consideramos que o número de unidades navais disponíveis deve garantir, em permanência e simultâneo, a patrulha e fiscalização das três zonas económicas exclusivas – Continente, Açores e Madeira.
- Caso não seja garantida a continuidade da capacidade oceânica de superfície, para patrulha e fiscalização marítima, consideramos que o exercício da soberania nos espaços marítimos nacionais, no médio e longo prazo, tende a ficar dependente dos parceiros da UE e da OTAN.



Relativamente à **dimensão de conhecimento científico**:

- O IPMA e a DGEG possuem importantes atribuições para o ordenamento dos espaços marítimos nacionais. No entanto, não possuem, quer recursos humanos (investigadores), quer meios navais científicos, para cumprimento das suas atribuições.
- Na vertente das ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do mar a Marinha possui capacidades e meios navais oceânicos que poderão cooperar com o IPMA e contribuir para a importante e urgente missão de caracterização dos recursos naturais da plataforma continental.
- O envio dos Relatórios de Campanha Científica Estrangeiras devem ser retomados e, para além da Marinha/IH como destinatários, devem também passar a ser enviados para as entidades nacionais com atribuições de investigação científica no mar, designadamente IPMA, DGEG e Universidades de Ciências.

Decorrente da investigação, foram emergindo novas problemáticas que, dada a sua relevância para melhorar a segurança da plataforma continental nacional, podem despertar interesse junto da comunidade académica para o desenvolvimento de futuros trabalhos de investigação, as quais passamos a apresentar de seguida.

Das dezasseis entidades e/ou organismos do Estado que possuem atribuições nos espaços marítimos e que se encontram dispersas por oito ministérios, apenas cinco possuem capacidades e meios para atuação no mar, das quais duas pertencem ao MDN (Marinha e FAP), duas ao MAM (DGRM e IPMA) e uma ao MAI (GNR), ou seja, existem onze entidades com competências para atuar no mar e, no entanto não possuem meios que lhes permita ter acesso ao mar – ficando portanto dependentes da disponibilidade de outras entidades. Por outro lado, no âmbito da articulação de competências, o elevado número de instituições e/ou organismos (algumas das quais com iguais atribuições, como por exemplo a Polícia Marítima e a Unidade de Controlo Costeiro) que operam no mesmo espaço marítimo dificulta a repartição de responsabilidades. Por conseguinte, importa desenvolver estudos que visem melhorar a centralização e/ou articulação de competências nos espaços marítimos nacionais.



Nas áreas marítimas para além das 50 milhas náuticas a contar da linha de costa, coloca-se o enorme desafio de garantir a vigilância, controlo, patrulha e a fiscalização daquelas áreas. Este desafio decorre da atual situação em que se encontram os meios da capacidade oceânica de superfície (obsolescência e falta de meios para a patrulha e fiscalização marítima) e da limitada capacidade dos sistemas de vigilância e controlo remoto. Acrescendo a esta problemática o futuro alargamento da plataforma continental e a consequente necessidade de aumentar o esforço de vigilância e fiscalização. Portanto, o desenvolvimento de estudos prospetivos sobre os possíveis cenários e ameaças é fundamental para a salvaguarda da segurança marítima nacional naquelas áreas.

Relativamente à capacidade nacional de vigilância e controlo remoto dos espaços marítimos, verificámos ainda que esta capacidade se encontra dispersa por diferentes entidades e que os diferentes sistemas se encontram a funcionar autonomamente e que não existe um sistema de sistemas que faça a integração de todos os dados marítimos disponíveis. Os dados destes sistemas são relevantes para a construção de um panorama marítimo de superfície esclarecido e que devem ser partilhados entre todas as entidades que atuam no mar no âmbito da segurança (*safety* e *security*) marítima, por forma a melhorar a atuação do Estado no mar. Constatou-se que a DGPM é a entidade nacional responsável pelo processo de criação do “ponto” nacional de integração e partilha de informação sobre o mar de modo a veicular informação relevante entre os sistemas dos vários intervenientes através de um modelo de dados comum, designado por *NIPIM@R*. Tendo sido claro que a dificuldade de integração não se prende com limitações tecnológicas mas sim com a idiosincrasia institucional de algumas entidades, sendo portanto necessário encontrar soluções para ultrapassar esta problemática.

Relativamente à segurança (*safety*), verificamos que o Sistema Nacional de busca e Salvamento Marítimo é constituído por um conjunto alargado de entidades que se articulam e cooperam a pedido dos centros de busca e salvamento, cujas capacidades existentes têm contribuído de forma relevante para o sucesso das operações de busca e salvamento no mar. Com uma taxa de sucesso na ordem dos 95%, Portugal coloca-se numa posição de referência a nível internacional, no entanto para manter esta taxa de sucesso torna-se necessário garantir a continuidade das capacidades que nos garantem o acesso ao mar.



Relativamente à segurança (*security*), verificamos que existem diversos mecanismos de articulação e de cooperação entre entidades e/ou organismos públicos, designadamente, a CIAM, o SAM, o CCN, o CNCM e o SIFICAP. Por outro lado, constatamos a falta de regulamentação e/ou inexistência de entidades com competências que importa articular naqueles fóruns, pelo que sugerimos o seguinte:

- A atividade do CCN do SAM seja regulamentada de forma a estimular a atividade deste conselho, pelo fato de se considerar essencial para melhorar a articulação e coordenação estratégico-operacional entre as entidades e órgãos deste sistema.
- A AT seja integrada no SAM, em virtude da sua atribuição de controlo da fronteira externa da União Europeia para fins fiscais, económicos e de proteção da sociedade.
- A ANPC seja também integrada no SAM em virtude da atribuição em termos de proteção civil com incidência no mar e na faixa litoral, assim como também integrar o CNCM de forma a articular a capacidade de resposta a situações de emergência ou sinistro marítimo.

Relativamente ao conhecimento científico da plataforma continental verificamos que o IPMA tem a importante atribuição de proceder à caracterização do leito e subsolo da plataforma continental, e a DGEG tem atribuição de gestão dos recursos geológicos da plataforma continental – atribuições fundamentais para o processo de ordenamento dos espaços marítimos nacionais e gestão dos recursos do mar, respetivamente. No entanto, o extenso trabalho de caracterização não se tem desenvolvido, devido à falta de recursos humanos (investigadores) e materiais (navio com capacidade de investigação científica).

Atendendo às importantes capacidades e meios de investigação científica (Química, Geologia Marinha, Hidrografia, e Oceanografia) da Marinha, a qual através do Instituto Hidrográfico tem vindo cooperar com outros departamentos do Estado, no âmbito das ciências e técnicas aplicadas ao conhecimento do mar, sugerimos o desenvolvimento de um protocolo de coordenação e cooperação entre a Marinha e o IPMA, com o objetivo de se realizar a caracterização do leito e subsolo da plataforma continental.

Nos últimos anos, verificamos ainda uma intensa atividade científica por parte de navios estrangeiros nos espaços marítimos nacionais, e que a Marinha a partir de 2009, deixou de receber os Relatórios de Campanha Científica Estrangeira (RCCE) daqueles



navios. Dada a importância destes relatórios para a segurança e o conhecimento do mar, sugere-se que seja retomado o envio daqueles relatórios para as entidades previamente estabelecidas, assim como incluir outras que se considere importante receber dados científicos, como por exemplo as que possuem atribuições de investigação no mar, nomeadamente o IPMA e a DGEG.

### **Recomendações**

No seguimento da nossa análise e conclusões, apresentamos as seguintes recomendações:

- a. Portugal deve assegurar a continuidade da capacidade de patrulha e fiscalização oceânica.
- b. Portugal deve possuir capacidade de investigação científica no mar, por forma a possuir conhecimento sobre os recursos vivos e não vivos existentes nos espaços marítimos nacionais.
- c. Eliminar a duplicação de capacidades de superfície com atribuições de patrulha e fiscalização nas Águas Interiores e no Mar Territorial.
- d. Averiguar se a Marinha através das suas capacidades hidrográficas e oceanográficas poderá cooperar com o IPMA na caracterização do leito e subsolo da plataforma continental, até que aquele instituto possua capacidade e meios para cumprir as suas atribuições.
- e. Proceder à regulamentação do CCN do SAM para melhorar a articulação e coordenação estratégico-operacional entre as entidades e órgãos daquele sistema.
- f. Proceder à integração da AT no SAM, em virtude da sua atribuição de controlo da fronteira externa da União Europeia para fins fiscais, económicos e de proteção da sociedade.
- g. Proceder à integração da ANPC no SAM e no CNCM em virtude da atribuição em termos de proteção civil com incidência no mar e na faixa litoral e por se considerar que melhorará a articulação e a capacidade de resposta a situações de emergência ou sinistro marítimo.



## Referências Bibliográficas

Agência Lusa. (9 de Abril de 2014). *Forças Armadas executaram 82,9% da Lei de Programação Militar*. Obtido em 8 de Maio de 2014, de <http://www.ionline.pt/artigos/portugal/forcas-armadas-executaram-829-da-lei-programacao-militar>

Almeida, H. (2011). *Port State Control*. Obtido em 10 de 4 de 2013, de [http://www.ibc-madeira.com/port\\_state\\_control.aspx?ID=1400](http://www.ibc-madeira.com/port_state_control.aspx?ID=1400)

AMN. (2014). Recursos navais e humanos. Lisboa: Direção-geral da Autoridade Marítima.

Antunes, N. M. (1996). *A Delimitação de Espaços Marítimos*. Lisboa: Biblioteca da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

APDL. (8 de Maio de 2014). *Administração do Porto de Leixões - Terminal de Passageiros do Norte*. Obtido em 8 de Maio de 2014, de <http://www.apdl.pt/terminal-passageiros-norte>

APL. (8 de Maio de 2014). *Administração Porto de Lisboa - Terminais de Cruzeiros*. Obtido em 8 de Maio de 2014, de [http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL\\_PORTO\\_LISBOA/PORTO\\_LISBOA/INSTALACOES\\_PORTUARIAS/TERMINAIS\\_CRUZEIROS](http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/PORTO_LISBOA/INSTALACOES_PORTUARIAS/TERMINAIS_CRUZEIROS)

Assembleia da República. (2014). 1ª Alteração à LOBOFA (Lei Orgânica n.º 1-A/2009, de 7 de julho). *Diário da República* (Lei Orgânica n.º 6/2014, de 1 de setembro).

Assembleia da República. (2013 e). Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN). *Diário da República*, 1ª Série, N.º 67 ((Resolução Conselho de Ministros (RCM) n.º 19/2013, de 5 de abril), Lisboa), 1981 a 1995.

Assembleia da República. (2006 f). 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. *Diário da República* ((Lei n.º 34/2006, de 28 de julho), Lisboa).

Assembleia da República. (2005 g). Estabelece a titularidade dos recursos hídricos. *Diário da República* ((Lei n.º 54/2005, de 15 de novembro), Lisboa).

Assembleia da República. (2008). Ministério da Administração Interna. Unidade Controlo Costeiro (UCC) da GNR. *Diário da República* ((Portaria n.º 1450/2008 de 16 de dezembro), Lisboa).



Assembleia da República. (1998). Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, Este diploma institui e regulamenta o sistema MONICAP. *Diário da República* ( (D.L. n.º 310/1998, de 14 de outubro), Lisboa).

Assembleia da República. (2001). Ministério da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, O presente diploma institui e regulamenta o sistema SIFICAP. *Diário da República* ((D.L. n.º 79/2001, de 5 de março), Lisboa).

Assembleia da República. (2012). Ministério da Agricultura, do Mar do Ambiente e do Ordenamento do Território. Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM). *Diário da República* ((D.L. n.º 49-A/2012, de 29 de fevereiro), Lisboa).

Assembleia da República. (2007). Ministério da Defesa Nacional. Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM). *Diário da República* ((D.R. n.º 86/2007, de 12 de dezembro), Lisboa).

Assembleia da República. (2002). Ministério da Defesa Nacional. Define, no Âmbito do SAM, a estrutura, organização, funcionamento e competências da AMN. *Diário da República* ((D.L. n.º 44/2002, de 2 de março), Lisboa).

Assembleia da República. (2002). Ministério da Defesa Nacional. O presente diploma cria o sistema da autoridade marítima (SAM). *Diário da República* ((D.L. n.º 43/2002, de 2 de março), Lisboa).

Assembleia da República. (1994). Ministério da Defesa Nacional. Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo (SNBSM). *Diário da República* ((D.L. n.º 15/1994, de 22 de janeiro), Lisboa).

Assembleia da República. (2000). Ministério da Justiça, Polícia Judiciária (PJ). *Diário da República* ((D.L. n.º 275-A/2000, de 9 de novembro), Lisboa).

Assembleia da República. (1960). Ministério da Marinha. Cria o Instituto Hidrográfico. *Diário do Governo* ((D.L. n.º 43 177/1960, de 22 de setembro), Lisboa).

Assembleia da República. (2012). Ministério da Saúde. Direção-Geral da Saúde (DGS). *Diário da República* ((D.R. n.º 14/2012, 26 de janeiro), Lisboa).

Assembleia da República. (2011). Ministério das Finanças. Estabelece a Autoridade Tributária e Aduaneira (AT). *Diário da República* ( (D.L. n.º 117/2011 de 15 de dezembro), Lisboa).

Assembleia da República. (2006). Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Estabelece o regime jurídico dos esquemas de separação de tráfego (EST). *Diário da República* ((D.L. n.º 198/2006, de 19 de outubro), Lisboa).



Assembleia da República. (2006). Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações. Proteção do Transporte Marítimo. *Diário da República* ((D.L. n.º 226/2006, de 15 de novembro), Lisboa).

Bodin, J. (1583). *Les six livres de la République* (1ª ed.). Paris.

Buzan, B., Waever, O., & Wilde, J. (1998). *Security: A New Framework for Analysis*. Lynne Rienner Publishers Inc.

Cândido, C. A. (2011). ESPAÇOS MARÍTIMOS SOB SOBERANIA OU JURISDIÇÃO NACIONAL. UM MODELO PARA POTENCIAR O EXERCÍCIO DA AUTORIDADE DO ESTADO NO MAR. In *CADERNOS NAVAIS* (p. 5 a 43). Lisboa: Edições culturais da Marinha.

Cajarabille, V. L. (2009). A Segurança no Mar Português. In *Nação e Defesa* (p. 101 a 115). Lisboa: IDN.

Cajarabille, V., Ribeiro, A., Marques, A., & Monteiro, N. (2012). *A segurança no mar - Uma visão Holística* (Mare Liberum ed.). Lisboa: FEDRAVE.

Carvalho, V. d. (20 de Dezembro de 1982). *Nação e Defesa: O PODER MARÍTIMO*. Obtido em 8 de Maio de 2014, de [http://comum.rcaap.pt/bitstream/123456789/2823/1/NeD24\\_VirgiliodeCarvalho.pdf](http://comum.rcaap.pt/bitstream/123456789/2823/1/NeD24_VirgiliodeCarvalho.pdf)

Collins, A. (2013). What is Security Studies. In A. Collins (Ed.), *Contemporary Security Studies* (p. 1 a 9). Oxford: Oxford University Press.

Conde, R. (Setembro de 2010). *Pró-Convergência Açores - Seminário ESA/SMA Tracking Station*. Obtido em abril22 de 2014, de <http://www.proconvergencia.azores.gov.pt/Semin%C3%A1rio/Documentos/Apresenta%C3%A7%C3%B5es%202/workshop%20i&CT/4%20Ricardo%20CONDE.pdf>

Congressional Budget Office. (30 de Julho de 2010). *Poder Naval*. Obtido em 8 de maio de 2014, de <http://www.naval.com.br/blog/2010/07/30/quanto-custa-a-operacao-de-um-navio-de-guerra-ao-longo-de-sua-vida-util/>

Conselho da União Europeia. (2009). Institui um regime comunitário de controlo a fim de assegurar o cumprimento das regras da Política Comum das Pescas. *Jornal Oficial da União Europeia* ((Regulamento (CE) n.º 1224/2009, de 20 de novembro), Bruxelas).

Conselho de Chefes de Estado Maior. (2014). *Missões das Forças Armadas, aprovado pelo CSDN em 30 de julho*. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional.

Couto, A. C. (1988). *Elementos de Estratégia Vol. I*. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.



Diário de Notícias. (2013). *Mundo - Reino Unido recusa-se a discutir Malvinas com Argentina*. Obtido em 29 de dezembro de 2013, de [http://www.jn.pt/PaginaInicial/Mundo/Interior.aspx?content\\_id=3360614&page=-1](http://www.jn.pt/PaginaInicial/Mundo/Interior.aspx?content_id=3360614&page=-1)

Dias, C. (28 de Abril de 2014). COMAR - Sistemas de Vigilância Remota.

EMSA. (2014 a). *European Maritime Safety Agency*. Obtido em 22 de março de 2014, de <http://emsa.europa.eu/operations/safeseanet.html>

EMSA. (2014 b). *European Maritime Safety Agency*. Obtido em 22 de março de 2014, de <http://emsa.europa.eu/operations/cleanseanet.html>

EMSA. (2014 c). *Mission Statements*. Obtido em 25 de Abril de 2014, de <http://www.emsa.europa.eu/about/what-we-do-main/mission-statements.html>

Enciclopédia jurídica. (2014). *Soberania*. Obtido em 19 de Novembro de 2014, de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/soberania/soberania.htm>

Escarameia, P. (2003). *Colectânea de Leis de Direito Internacional* (3ª ed.). Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

Espanha. (28 de Maio de 2009). *UN - OCEAN & LAW OF THE SEA - DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA*. Obtido em 22 de Abril de 2014, de [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/prt44\\_09/esp\\_re\\_prt2009e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/prt44_09/esp_re_prt2009e.pdf)

Espanha. (10 de Junho de 2009 a). *UN - OCEAN & LAW OF THE SEA - DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA*. Obtido em 22 de Abril de 2014, de [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/prt44\\_09/esp\\_re\\_prt2009\\_2e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/prt44_09/esp_re_prt2009_2e.pdf)

Espanha. (5 de Julho de 2013). *UN - OCEAN & LAW OF THE SEA - DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA*. Obtido em 22 de Abril de 2014, de [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/prt44\\_09/esp\\_re\\_prt2013e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/prt44_09/esp_re_prt2013e.pdf)

Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental. (2009). *A Submissão Portuguesa*. Obtido em 9 de Abril de 2014, de [http://www.emepc.pt/index.php?option=com\\_content&task=view&id=578&Itemid=285](http://www.emepc.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=578&Itemid=285)

European Environment Agency (EEA). (2013). *APAMBIENTE*. Obtido em 11 de março de 2014, de European bathing water quality in 2012: [http://www.apambiente.pt/\\_zdata/ARHTO/AGUAS\\_BALNEARES/PERFIS\\_BOLETINS\\_2013/European%20bathing%20water%20quality%20in%202012.pdf](http://www.apambiente.pt/_zdata/ARHTO/AGUAS_BALNEARES/PERFIS_BOLETINS_2013/European%20bathing%20water%20quality%20in%202012.pdf)

EUROSUR. (2014). *FRONTEX*. Obtido em 30 de março de 2014, de <http://frontex.europa.eu/intelligence/eurosur>



FAP. (2014). *Força Aérea Portuguesa*. Obtido em 14 de Abril de 2014, de <http://www.emfa.pt/www/esquadra-46-esquadra-751-pumas>

Ferrão, M. C. (2009). *A Delimitação da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas* (1ª ed.). Lisboa: AAFDL.

Firmino, T. (2011). *Publico*. Obtido em 23 de março de 2014, de Portugal vai ter novo navio de investigação do mar, que substituirá o velho Noruega: <http://www.publico.pt/sociedade/noticia/portugal-vai-ter-novo-navio-de-investigacao-do-mar-que-substituira-o-velho-noruega-1521249>

Fishman, R. (14 de Abril de 2014). *Expresso*. Obtido em 25 de abril de 2014, de <http://expresso.sapo.pt/robert-fishman-o-euro-e-um-problema-para-portugal=f643598>

Fontes, L. (2010). *Entidades atropelam-se na fiscalização no mar*. Obtido em 22 de 3 de 2014, de DN PORTUGAL: [http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content\\_id=1722699&page=-1](http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1722699&page=-1)

france.fr. (2014). *O que é o espaço Shengen*. Obtido em 30 de março de 2014, de <http://www.france.fr/pt/vir-para-franca/o-que-e-o-espaco-schengen.html>

FRONTEX. (2014). *UPDATE ON CENTRAL MEDITERRANEAN ROUTE*. Obtido em 3 de março de 2014, de UPDATE ON CENTRAL MEDITERRANEAN ROUTE: <http://frontex.europa.eu/news/update-on-central-mediterranean-route-5wQPyW>

Fukuyama, F. (2006). *A Construção de Estados - Governação e Ordem Mundial no Século XXI* (1ª ed.). Gradiva.

Galocha, M. (14 de Maio de 2014). Cruzeiros Oceanográficos.

Gonçalves, C. R. (23 de Abril de 2014). Unidades Navais a serem abatidas em 2014.

Guedes, A. M. (2013). *Liaisons dangereuses: reading and riding the winds of security risks in the Atlantic south*.

Guerreiro, P. A. (12 de Maio de 2014). Ponto Situação Sistema SIVICC.

ICC Commercial Crime Services. (2014). *Piracy & Armed Robbery Prone Areas and Warnings*. Obtido em 4 de Março de 2014, de <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>

IDN. (2009). A Segurança no Mar Português. In IDN (Ed.), *Nação e Defesa* (p. 101 a 115). Lisboa.

IH. (2014). *O Instituto Hidrográfico*. Obtido de <http://www.hidrografico.pt/o-instituto.php>



Interna, M. d. (2011). *iGOV*. Obtido em 27 de março de 2013, de <http://www.i-gov.org/?article=14762&visual=1>

IPMA I.P. (2013). *Plano de Atividades 2013*. Obtido em 7 de Abril de 2014, de Instituto Português do Mar e da Atmosfera: [http://www.ipma.pt/export/sites/ipma/bin/docs/institucionais/plano\\_actividades\\_ipma\\_2013.pdf](http://www.ipma.pt/export/sites/ipma/bin/docs/institucionais/plano_actividades_ipma_2013.pdf)

Jornal da Madeira. (2014). *Concurso para novo navio oceanográfico lançado até julho por cerca de 16ME*. Obtido em 14 de Abril de 2014, de <http://www.jornaldamadeira.pt/artigos/concurso-para-novo-navio-oceanogr%C3%A1fico-lan%C3%A7ado-at%C3%A9-julho-por-cerca-de-16me>

Lérias, R. R. (Jan-Mar de 2005). Crónica de Arquitectura Naval. *Anais do Clube Militar Naval*, p. Vol. 135.

Lopes, E. R. (2009). *O Hypercluster da Economia do Mar* (1ª ed.). Lisboa: Associação Comercial de Lisboa.

MAI. (2011). D.L. n.º 126-B/2011, de 29 de dezembro. *Diário da República* (Ministério da Administração Interna (MAI)).

MAI. (2012). D.L. n.º 240/2012, de 6 de novembro. *Diário da República* (Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF)).

MAI. (2007). D.L. n.º 75/2007 de 29 de março. *Diário da República* (Estabelece Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC)).

MAI. (2007). Lei n.º 63/2007, de 6 de novembro. *Diário da República* (Aprova a orgânica da Guarda Nacional Republicana (GNR)).

MAM. (2014). Decreto Lei n.º 18, de 4 de fevereiro. *Diário da República* (Ministério da Agricultura e do Mar), 944.

MAOTE. (2014). Decreto Lei n.º 17, de 4 de fevereiro. *Diário da República* (Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia), 934.

Marinha. (2014). *Comando Naval*. Obtido em 17 de 11 de 2014, de <http://www.marinha.pt/pt/amarinha/atividade/segurancaeautoridadedoestado/segurancamaritimaesalvaguadadahumananomar/pages/buscaesalvamentomaritimo.aspx>

Marques, F. S. (9 de Maio de 2014). As Capacidades de Vigilância Remota e a Partilha de Informação.



Marrocos. (16 de Maio de 2009). *UN - OCEANS & LAW OF THE SEA- DIVISION FOR OCEAN AFFAIRS AND THE LAW OF THE SEA*. Obtido em 22 de abril de 2014, de [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/prt44\\_09/mar\\_re\\_prt2009e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/prt44_09/mar_re_prt2009e.pdf)

MDN. (2009). D.L. n.º 154-A/2009, de 26 de julho. *Diário da República* (Lei Orgânica do Ministério da Defesa Nacional).

MDN. (2009). D.L. n.º 233/2009, de 15 de setembro. *Diário da República* (Marinha).

MDN. (2011). Diretiva Ministerial Orientadora do Ciclo de Planeamento de Defesa Militar. *Despacho n.º4/MDN/2011*.

ME. (2014). Decreto-Lei n.º 11, de 22 janeiro. *Diário da República* (Ministério da Economia), 458.

MEE. (2012). Decreto Lei n.º 236, de 31 de outubro. *Diário da República* (Instituto da Mobilidade e dos Transportes), 6275.

Ministério das Finanças. (2014). *Orçamento Cidadão*. Obtido em 5 de março de 2014, de Direção Geral do Orçamento: <http://www.dgo.pt/politicaorcamental/Paginas/OEpagina.aspx?Ano=2014&TipoOE=Alterar%20o%20Orçamento%20do%20Estado&TipoDocumentos=Lei%20Mapas%20Lei%20Relat%20Brio>

MJ. (2008). Lei n.º 37/2008, de 6 de agosto. *Diário da República* (Aprova a orgânica da Polícia Judiciária).

Moreira, A. (1999). *Teoria das Relações Internacionais* (3 ed.). Coimbra: Almedina.

Nações Unidas. (2013). *Status of the United Nations Convention on the Law of the Sea*. Obtido em 27 de dezembro de 2013, de Oceans & Law of the Sea: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_agreements.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_agreements.htm)

Nações Unidas. (2013). *Submission, through the Secretary-General of the United Nations, to the Commission on the Limits of the Continental Shelf*. Obtido em 27 de dezembro de 2013, de Oceans & Law of the Sea: [http://www.un.org/depts/los/clcs\\_new/commission\\_submissions.htm](http://www.un.org/depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm)

Neves, P., & Duarte, R. (JAN a MAR 2013 de 2013). A MARITIMIDADE PORTUGUESA Do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento. *Cadernos Navais n.º 44*, p. 1 a 61.

Nye, J. S. (2002). *Compreender os Conflitos Internacionais - Uma Introdução à Teoria e à História* (2ª edição: janeiro de 2011 ed.). Gradiva.



Observatório das Desigualdades. (2007). *Índice de desenvolvimento humano*. Obtido em 3 de março de 2014, de <http://observatorio-das-desigualdades.cies.iscte.pt/index.jsp?page=indicators&id=49>

Oliveira, O. T. (2009). *Revista da Marinha*. Obtido em 27 de março de 2013, de [http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=9:vts-o-controlo-de-trafego-maritimo&catid=107:seguranca-na-navegacao&Itemid=294](http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=9:vts-o-controlo-de-trafego-maritimo&catid=107:seguranca-na-navegacao&Itemid=294)

Palmela, J., Paquete, M., & Pinto, D. (1975). *Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura, Volume 13* (1 ed.). Lisboa: Verbo.

Peixoto, M. (2014). *Economia*. Obtido em 6 de Março de 2014, de Económico: [http://economico.sapo.pt/noticias/divida-publica-portuguesa-regista-a-maior-queda-da-ue\\_185627.html](http://economico.sapo.pt/noticias/divida-publica-portuguesa-regista-a-maior-queda-da-ue_185627.html)

Portal do Mar. (8 de Maio de 2014). *Náutica de Recreio*. Obtido em 8 de Maio de 2014, de <http://www.portaldomar.pt/NauticadeRecreio/MarinasePortosdeRecreio/Acores/index.htm>

Presidência do Conselho de Ministros. (2012). Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM). *Diário da República* ((Resolução do Conselho de Ministros n.º 62/2012 de 13 de julho), Lisboa).

RCM. (5 de Abril de 2013). Resolução Conselho de Ministros n.º 19/2013 - "Conceito Estratégico de Defesa Nacional". *Diário da República*, 1ª série (Conceito Estratégico de Defesa Nacional), p. 1981 a 1995.

RCM. (19 de Abril de 2013). Resolução de Conselho de Ministros n.º 26/2013 - "Defesa 2020". *Diário da República*, p. 2285 a 2289.

RCM. (2013). Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, de 12 de fevereiro. *Jornal da República*, 1ª série (Estratégia Nacional para o Mar (ENM) 2013-2020).

RCM. (2013). Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013, de 5 de abril. *Diário da República*, 1ª série (Conceito Estratégico de Defesa Nacional), 44.

Serrano, F. J. (5 de Maio de 2014). Processo Administrativo e Financeiro de Manutenção. Base Naval do Alfeite: Chefe da Divisão Administrativa e Financeira.

Silva, J. C. (2011). *A Plataforma Continental Portuguesa - Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

UN. (1 de Novembro de 1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*. Obtido em 8 de Abril de 2014, de



<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>

United Nations. (2013). *World Population Prospects* . Obtido em 3 de Março de 2014, de [http://esa.un.org/wpp/Documentation/pdf/WPP2012\\_Volume-II-Demographic-Profiles.pdf](http://esa.un.org/wpp/Documentation/pdf/WPP2012_Volume-II-Demographic-Profiles.pdf)

Yarger, H. R. (Junho de 2008). *TOWARD A THEORY OF STRATEGY: Art Lykke and the Army War College Strategy Model*. Obtido em 8 de Maio de 2014, de <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/pdffiles/pub870.pdf>