



**ACADEMIA MILITAR
DIRECÇÃO DE ENSINO**

Curso de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

Trabalho de Investigação Aplicada

**A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA NA COSTA E NO MAR
TERRITORIAL**

ALUNO: Aspirante GNR/INF João de Almeida Loução

ORIENTADOR: Capitão GNR/INF José Carlos Fulgêncio Delgado

Lisboa, Março de 2009



**ACADEMIA MILITAR
DIRECÇÃO DE ENSINO**

Curso de Infantaria da Guarda Nacional Republicana

Trabalho de Investigação Aplicada

**A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA NA COSTA E NO MAR
TERRITORIAL**

ALUNO: Aspirante GNR/INF João de Almeida Loução

ORIENTADOR: Capitão GNR/INF José Carlos Fulgêncio Delgado

Lisboa, Março de 2009

DEDICATÓRIA

À minha Família.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi realizado com o contributo de várias pessoas, sem o qual não teria sido possível a sua realização. Por esse motivo, manifesto o meu agradecimento.

Ao meu orientador, Capitão José Delgadinho, pela disponibilidade, pela camaradagem e por toda a ajuda e apoio que me deu na realização deste trabalho.

Aos Oficiais Comandantes de Destacamentos de Controlo Costeiro pela disponibilidade que tiveram em colaborar na realização da entrevista assim como pelas informações úteis que me deram.

A todas as pessoas que directa ou indirectamente colaboraram comigo na realização do trabalho, cedendo dados e informações, contribuindo com a sua experiência pessoal e profissional ou com palavras de incentivo.

Aos camaradas de curso pelo apoio prestado nas horas mais difíceis.

RESUMO

O presente trabalho subordina-se ao tema: “A Unidade de Controlo Costeiro e a interoperabilidade com as demais entidades a quem também está cometida a vigilância e o controlo da costa e do mar territorial”. Objectivo é analisar, a perspectiva da Guarda Nacional Republicana, relativa à cooperação/coordenação entre as autoridades com responsabilidade no controlo e vigilância da costa e do mar territorial.

De acordo com o tema, decidiu-se estudar os actuais sistemas de vigilância marítima utilizados pela GNR e analisar como é levado a cabo a cooperação/coordenação no que toca ao empenhamento de meios, à delimitação de competências/Áreas de actuação e partilha de informações no Sistema de Autoridade Marítima, na gestão do SIVICC (Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo) e no âmbito da Agência Frontex, bem como no Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro.

A realização do trabalho assenta no método hipotético-dedutivo, com recurso à revisão bibliográfica para enquadramento teórico e entrevistas semi-directivas, no âmbito do trabalho empírico, com o intuito de recolher dados, através de perguntas abertas.

Após a análise de dados conclui-se que a GNR e a sua Unidade de Controlo Costeiro vieram reforçar a importância, cada vez maior, dada à questão da vigilância marítima. No que diz respeito a relações de cooperação com outras autoridades, estas dependem essencialmente dos comandantes no âmbito local, já as relações de coordenação revelam-se quase inexistentes elevando-se aqui o receio da perda do controlo operacional. Lentamente se caminha para uma melhoria neste tipo de relações, contudo, o facto da questão por exemplo, do Sistema de Autoridade Marítima essencialmente policial e de fiscalização estar assente na estrutura duma instituição como a Marinha de Guerra, revela-se um impedimento para uma eficaz delimitação de competências e prossecução da missão de vigilância e controlo esta do âmbito da segurança interna.

O presente trabalho foi realizado entre Janeiro de Março de 2009.

PALAVRAS-CHAVE: GNR, UCC, COORDENAÇÃO, COOPERAÇÃO, VIGILÂNCIA

ABSTRACT

The present study is related to the theme: "The Unidade de Controlo Costeiro (Coast Control Unit) and the interoperability with other entities to which it is also committed to monitoring and control of the coast and the territorial sea." The objective is to examine the prospect of the Guarda Nacional Republicana (National Republican Guard) on the cooperation / coordination between the authorities with responsibility for monitoring and surveillance of the coast and the territorial sea.

Under the theme, it was decided to study the existing maritime surveillance systems used by the GNR and a review is carried out as cooperation / coordination with regard to the commitment of resources and the delineation of responsibilities/Areas for Action and sharing of information in the Sistema de Autoridade Marítima (Maritime Authority System) in the management of SIVICC (Integrated Surveillance System, Command and Control) and within the FRONTEX agency, as well as Decree 86/2007 of 12 December.

This study was built by following the hypothetical – deductive method, using bibliographic research to make its theoretical part and to solve its empirical part some semi directive interviews were made.

After data analysis it is concluded that the GNR and his Unidade de Controlo Costeiro strengthen the increasingly importance given to the issue of maritime surveillance. Regarding cooperation with other authorities, they depend primarily on under local commanders. Concerning the relations of coordination, it proves to be almost non-existent here the fear of the loss of operational control is rising. Slowly it's moving towards an improvement in this type of relationship, however, the fact of the matter for example, the SAM (Maritime Authority System,) mainly police and surveillance based on the structure of an institution like the navy, is an impediment to effective delimitation of competence and continuing the mission of monitoring and control of the scope of internal security.

This study was conducted from January to March 2009.

KEY WORDS: GNR, UCC, COORDINATION, COOPERATION, SURVEILLANCE

ÍNDICE

DEDICATÓRIA	i
AGRADECIMENTOS	ii
RESUMO	iii
ABSTRACT	iv
ÍNDICE	v
ÍNDICE DE FIGURAS	viii
ÍNDICE DE QUADROS	ix
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS	x
CAPÍTULO 1 - APRESENTAÇÃO DO TRABALHO	1
1.1 INTRODUÇÃO	1
1.1.1 Finalidade	1
1.1.2 Escolha e justificação do tema.....	1
1.1.3 Delimitação do objecto de estudo	2
1.1.4 Objectivos	3
1.1.5 Perguntas de Investigação.....	3
1.2 METODOLOGIA UTILIZADA.....	4
1.3 ESTRUTURA DO TRABALHO	4
PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO	6
CAPÍTULO 2 – VIGILÂNCIA E CONTROLO DO MAR PORTUGUÊS	6
2.1 O SISTEMA DE AUTORIDADE MARÍTIMO:	6
2.1.1 Criação e Fundamentação	6
2.1.2 Composição e Objectivo	7
2.2 VIGILÂNCIA MARÍTIMA.....	8
2.2.1 Long Arm Operational System (LAOS)	9
2.2.2 Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo	9
2.2.3 Sistema Integrado de Vigilância Costeira.....	11
2.2.4 A FRONTEX	12

CAPÍTULO 3 - A GNR NA COSTA E NO MAR TERRITORIAL	14
3.1 A ORIGEM DO SERVIÇO MARÍTIMO NA GNR, EVOLUÇÃO:	14
3.2. EXTINÇÃO DA BRIGADA FISCAL:	14
3.3 A UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO;	15
3.3.1 Criação:	15
3.3.2 Meios e Efectivo:.....	15
3.3.3 Articulação, Atribuições e Comando:	16
CAPÍTULO 4 - COORDENAÇÃO MARÍTIMA	18
4.1 DECRETO REGULAMENTAR 86/2007 DE 12 DE DEZEMBRO:	18
4.2 O CENTRO NACIONAL COORDENADOR MARÍTIMO:	18
4.3 A GNR NO DECRETO REGULAMENTAR 86/2007 DE 12 DE DEZEMBRO: ...	19
PARTE II – TRABALHO DE CAMPO.....	20
CAPÍTULO 5 – METODOLOGIA.....	20
5.1 INTRODUÇÃO	20
5.2 HIPÓTESE	20
5.3 MÉTODO - ENTREVISTA	21
5.4 CARACTERIZAÇÃO DO UNIVERSO DE ANÁLISE E DA AMOSTRA	22
CAPÍTULO 6 – APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS	23
6.1 INTRODUÇÃO	23
6.2 ANÁLISE E TRATAMENTO DAS ENTREVISTAS	23
CAPÍTULO 7 – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	36
7.1 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES.....	38
7.2 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO	39
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	40
APÊNDICES.....	44
APÊNDICE A - GUIÃO DA ENTREVISTA.....	44
APÊNDICE B - Entrevista ao Cmdt de Destacamento de Controlo Costeiro de Matosinhos.....	46

APÊNDICE C - Entrevista ao Cmdt de Destacamento de Controlo Costeiro de Lisboa.	50
APÊNDICE D – Entrevista ao Cmdt de Destacamento de Controlo Costeiro de Sines.	54
APÊNDICE E – Entrevista ao Cmdt de Destacamento de Controlo Costeiro de Olhão.	58
ANEXOS	62
ANEXO A – Extracto da Lei 63/2007, de 6 de Novembro – Lei Orgânica da GNR. .	62
ANEXO B – Discurso do Tenente – General Leonel Carvalho, Secretário-Geral do Gabinete Coordenador de Segurança, numa alocução na Assembleia da República na Conferência subordinada ao tema <i>Portugal e o Mar</i> , a 15 de Maio de 2008.....	63

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Estrutura da Unidade de Controlo Costeiro.....	17
---	----

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 5.1 Caracterização da amostra.....	22
Quadro 6. 1: Resposta à questão n.º1.	23
Quadro 6. 2: Resposta à questão n.º2.	24
Quadro 6. 3: Resposta à questão n.º3.	26
Quadro 6. 4: Resposta à questão n.º4.	28
Quadro 6. 5: Resposta à questão n.º5.	30
Quadro 6. 6: Resposta à questão n.º6.	31
Quadro 6. 7: Resposta à questão n.º7.	33
Quadro 6. 8: Resposta à questão n.º8.	34

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AMN:	Autoridade Marítima Nacional
BF	Brigada Fiscal
CCCO:	Centro de Comando e Controlo Operacional
CNCM:	Centro Nacional Coordenador Marítimo
DGAIEC:	Direcção Geral das Alfândegas e Impostos Especiais de Consumo
DGAM:	Direcção-Geral da Autoridade Marítima
FAP:	Força Aérea Portuguesa
FRONTEX:	Agencia Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas
GNR:	Guarda Nacional Republicana
IMO:	International Maritime Organization
IPTM:	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
LAOS:	Long Arm Operacional System
LFA:	Lancha de Fiscalização de Águas interiores
LVI:	Lancha de Vigilância e Intercepção
MAI:	Ministério da Administração Interna
PJ:	Polícia Judiciária
PM:	Polícia Marítima
SAM:	Sistema de Autoridade Marítima
SEF:	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SIVICC:	Sistema Integrado Vigilância, Comando e Controlo
UCC:	Unidade de Controlo Costeiro
VTS:	Vessel Traffic System
ZEE:	Zona Económica Exclusiva
Art.	Artigo
Cmdt	Comandante
Dest.	Destacamento
Dec.	Decreto
In	Citado em
INF	Infantaria
M	Masculino
n.º	Número
Reg.	Regulamentar

CAPÍTULO 1 - APRESENTAÇÃO DO TRABALHO

1.1 INTRODUÇÃO

1.1.1 Finalidade

A realização do presente trabalho de investigação aplicada (TIA) surge no âmbito da estrutura curricular dos cursos ministrados na Academia Militar e materializa o final do Curso de formação de Oficiais de Ciências Militares na especialidade de GNR – Ramo Armas.

Este trabalho constitui-se como o culminar da formação do oficial da Guarda, pretendendo-se com a sua realização aplicar competências e desenvolver a capacidade de compreensão que permita realizar investigação e estudo científico.

O estudo deverá incidir nos domínios da Segurança e Defesa em áreas relacionadas com a Missão Geral da Guarda. Pretende-se com a sua realização não só a contribuição para a valorização pessoal do autor, como também a valorização da organização com os resultados que do estudo possam advir.

É neste contexto que o presente trabalho surge subordinado ao tema “A Unidade de Controlo Costeiro e a interoperabilidade com as demais entidades a quem também está cometida a vigilância e o controlo da costa e do mar territorial”.

1.1.2 Escolha e justificação do tema

O presente trabalho incide sobre “**A Unidade de Controlo Costeiro e a interoperabilidade com as demais entidades a quem também está cometida a vigilância e o controlo da costa e do mar territorial**”. A escolha deste tema para a realização do trabalho deveu-se a vários factores, todos eles com especial relevância.

Um dos objectivos desta investigação é analisar e compreender a interoperabilidade entre a GNR e as forças responsáveis pela vigilância e segurança da costa marítima portuguesa. Com o aumento das exigências à capacidade de resposta das forças que têm como responsabilidade a segurança das nossas costas, ocorreu recentemente uma reestruturação de fundo nas responsabilidades destas organizações particularmente na GNR com o surgimento da Unidade de Controlo

Costeiro. Surge então a necessidade de enquadrar esta nova unidade no contexto nacional, a sua relevância e a sua mais-valia para a Nação.

Outro motivo que influenciou à escolha deste tema foi a curiosidade acerca de como se irá efectivar a coordenação entre essas entidades, visto sermos um país com uma faixa costeira de 1.187km² e com uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) da Europa, evidenciando também que aproximadamente 76% da população portuguesa reside nas áreas costeiras. É Portugal então um Estado que exerce jurisdição sobre o maior espaço marítimo da União Europeia.

A escolha deste tema deveu-se não só ao interesse pessoal do autor por esta matéria, como também à intenção de **analisar e dar a conhecer** a coordenação que se verifica em Portugal entre as entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial português. O papel e o contributo da GNR/UCC nesta matéria são também alvo de uma análise. Pois à que ter em conta que hoje em dia a costa portuguesa não é apenas um acesso ao território português é também um acesso a toda a zona comunitária.

1.1.3 Delimitação do objecto de estudo

Face à acrescida importância que a segurança e a vigilância dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional vêm conhecendo sobretudo em termos do novo perfil de ameaças, é importante prever a intervenção integrada e articulada dos órgãos já referidos, assim como de outros departamentos governamentais. Com a publicação do Decreto Regulamentar 86/2007, de 12 de Dezembro, definiram-se competências quanto aos organismos e serviços designados para coordenar e conduzir operações nos espaços marítimos, assim como se estabeleceram mecanismos de cooperação através da criação de um sistema de informação partilhado. No que tange à concretização do previsto no Decreto atrás referido, foi criado o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM), como órgão que visa agilizar os procedimentos de articulação entre os órgãos e serviços da Marinha/AMN e a GNR, bem como com as restantes autoridades.

No contexto da cooperação, irá também ser analisado sumariamente o novo sistema SVICC, a sua caracterização e mais-valia no contexto marítimo português e na política europeia no que concerne à Agencia Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas (Frontex¹). Analisando a possibilidade de partilha

¹ Criada através do Regulamento (CE) n.º2007/2004 do Conselho de 26 de Outubro de 2004.

de informação por parte da UCC com as outras autoridades responsáveis na vigilância e controlo costeiro.

Pretende-se então com este trabalho, analisar, a perspectiva da Guarda Nacional Republicana, relativa à cooperação/coordenação entre as autoridades com responsabilidade no controlo e vigilância da costa e do mar territorial.

1.1.4 Objectivos

Para a realização deste trabalho foram definidos objectivos, que serão a orientação, o caminho a seguir para a concretização e a conclusão do mesmo.

Assim o **objectivo geral** deste trabalho será responder à pergunta de partida:

- Analisar, a perspectiva da Guarda Nacional Republicana, relativa à cooperação/coordenação entre as autoridades com responsabilidade no controlo e vigilância da costa e do mar territorial.

Para dar resposta ao objectivo geral, definiu-se um conjunto de objectivos específicos. Estes objectivos visam por um lado o enquadramento do problema para perceber o seu contexto, e por outro, alcançar metas parcelares tendo em vista a resposta global ao problema. Assim, são **objectivos específicos**:

- Caracterizar o ambiente operacional, no que diz respeito à cooperação/coordenação entre a GNR e as demais entidades, antes e depois da criação do Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro;
- Analisar a estrutura do SAM, no que concerne à cooperação/coordenação entre entidades, pelo facto de esta estar assente na estrutura da Marinha;
- Analisar a participação da GNR na Agência FRONTEX;
- Analisar a gestão do SIVICC e das informações daí obtidas;
- Introduzir a questão da criação de uma Guarda Costeira Portuguesa;

1.1.5 Perguntas de Investigação

Na perspectiva de responder ao problema colocado e fundamentar a resposta obtida colocaram-se algumas perguntas de investigação. Note-se que a resposta a estas perguntas será explorada com ênfase nas opiniões e experiências dos principais intervenientes do sistema, conjugada com a análise de alguns documentos oficiais, Legislação, artigos e trabalhos escritos neste âmbito.

- Será o Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro uma mais-valia para a melhoria na cooperação/coordenação entre a GNR e as demais entidades nele presentes?
- Como se caracteriza a cooperação/coordenação entre entidades do SAM, tendo em conta o facto de que a sua estrutura está assente na estrutura da Marinha?
- Como se caracteriza a cooperação/coordenação entre a GNR e a PM?
- É a FRONTEX um bom exemplo de coordenação/cooperação entre a GNR e as demais entidades nela envolvidas?
- Porque foi encarregue a GNR da gestão do SIVICC?
- É importante a disponibilização da informação advinda do SIVICC, pela GNR, para as demais entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa?
- Passa o futuro da segurança da costa portuguesa pela criação de uma Guarda Costeira Portuguesa?

1.2 METODOLOGIA UTILIZADA

Para concretizar os objectivos do trabalho realizaram-se um conjunto de diligências e aplicaram-se técnicas e instrumentos de investigação.

Fez-se pesquisa documental e bibliográfica no intuito de, partindo do geral para o particular, enquadrar o tema deste trabalho. A exposição teórica visa permitir uma melhor percepção da lógica do trabalho, apresentando um conjunto de conceitos, estruturas, normas e ideias.

Para a realização do trabalho de campo, recorreu-se à realização de entrevistas e de análise documental. A explicação da metodologia utilizada vem detalhada no Capítulo 5.

1.3 ESTRUTURA DO TRABALHO

A estrutura formal do trabalho foi realizada de acordo com as orientações propostas pela Academia Militar (Academia Militar, 2008), ajustadas à realidade concreta do trabalho em questão.

Assim além desta apresentação, o trabalho encontra-se dividido em duas partes. A parte I tem como objectivo fazer um enquadramento teórico do tema, as estruturas Sistema de Autoridade Marítima, da Vigilância Marítima, o SIVICC e a

FRONTEX, identificando o papel e a missão da GNR neles, fazendo referência também ao Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro como regulador da coordenação entre as entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial.

Na parte II, essencialmente prática, é feita a referência à metodologia utilizada na realização do trabalho de campo, tal como os seus resultados. Apresenta-se ainda a análise e a discussão desses dados à luz dos conceitos apresentados na parte I. A metodologia apresentada tem por finalidade dar resposta ao problema e às perguntas de investigação, assim como verificar as hipóteses inicialmente formuladas. No final da parte II, apresentam-se as conclusões de todo o trabalho.

PARTE I – ENQUADRAMENTO TEÓRICO

CAPÍTULO 2 – VIGILÂNCIA E CONTROLO DO MAR PORTUGUÊS

2.1 O SISTEMA DE AUTORIDADE MARÍTIMO:²

2.1.1 Criação e Fundamentação

Tendo em vista a prevenção de situações potencialmente prejudiciais aos interesses nacionais e comunitários, à que atribuir uma elevada importância a uma vigilância eficaz à costa portuguesa, considerando a sua extensão e a posição geoestratégica de Portugal como convergente das mais importantes e movimentadas rotas marítimas internacionais. É de relevar também o facto de que Portugal dispõe da segunda maior ZEE da Europa com cerca de 1.700.000 Km² o que claramente exige a existência de instrumentos capazes de responder às necessidades dos desafios que daí possam advir. É imperativo então um esforço de coordenação entre as diversas entidades existentes na Vigilância e Controlo marítimos, até porque as ameaças existentes hoje em dia se revelam cada vez mais conhecedoras das capacidades e formas de actuação dessas mesmas entidades.

É adoptado então em 2002, um novo conceito que visa a integração de todas as entidades civis e militares, com responsabilidades no exercício da autoridade marítima, o Sistema de Autoridade Marítima (SAM). Com meios de coordenação nacional de nível ministerial e de coordenação operacional de alto nível, potenciando uma nova dinâmica na conjugação de esforços, com isto pretende-se maximizar os resultados no combate ao narcotráfico, na preservação dos recursos naturais, património subaquático e do ambiente e na protecção de pessoas e bens.

Está cometido ao SAM, o qual tem como órgão central a Direcção-Geral de Autoridade Marítima (DGAM)³, o papel de Autoridade Marítima. É da competência do SAM a área de segurança marítima, preservação do meio marinho incluindo controlo da poluição de origem marinha, vigilância litoral e defesa das áreas de património

² Ver, para contextualização Decreto-Lei n.º43/2002 de 2 de Março.

³ Criada pelo Decreto-Lei n.º43/2002 de 2 de Março.

público. São ainda atribuições genéricas do SAM: segurança e controlo da navegação; preservação e protecção dos recursos naturais; preservação e protecção do património cultural subaquático e do meio marinho; prevenção e combate à poluição; assinalamento marítimo; ajudas e avisos à navegação; fiscalização das actividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não vivos; salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo; protecção civil com incidência no mar e na faixa litoral; protecção 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 no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas fluviais.

2.1.2 Composição e Objectivo

No âmbito do SAM, exercem o poder de Autoridade Marítima as seguintes Entidades: Autoridade Marítima Nacional (AMN); Polícia Marítima (PM); Guarda Nacional Republicana (GNR); Polícia de Segurança Pública (PSP); Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF); Inspeção-Geral das Pescas; Instituto da Água; Instituto Marítimo Portuário⁴; Autoridades Portuárias; Direcção-Geral de Saúde.

A Polícia Marítima composta por militares da Marinha e agentes militarizados, enquanto órgão que integra a estrutura operacional da Autoridade Marítima Nacional é uma força policial armada, dotada também de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM, sendo empenhada prioritariamente em operações no âmbito do exercício da Autoridade Marítima. “No desenvolvimento das suas diversas atribuições, tem dedicado especial relevância às relacionadas com a prevenção de ameaças à segurança interna, através de uma correcta interacção e estreita colaboração e cooperação com os restantes órgãos de segurança interna.”⁵(Carvalho, 2008)

É o objectivo último do SAM o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição Nacional, tendo presente os parâmetros de actuação permitidos pelo Direito Internacional e demais legislação em vigor, instituindo uma eficiente cooperação

⁴ Actualmente Instituto Portuário de Transportes Marítimos (IPTM).

⁵ Ver, Anexo B – Conferência: Portugal e o Mar.

interdepartamental, na qual o interesse Público do Estado tem, obrigatoriamente, que se sobrepor a interesses privados e/ou corporativos.⁶

2.2 VIGILÂNCIA MARÍTIMA

Com o objectivo de maximizar o Frontex foi anunciado pela Comissão Europeia, em 2007, a criação de um Sistema Europeu de Vigilância de Fronteiras (EUROSUR). Que numa primeira fase ligará os Sistemas de Vigilância já existentes nos países membros e depois gradualmente serão substituídos.⁷

É facilmente constatável a importância dada pela Comissão Europeia à vigilância marítima, perante as ameaças às fronteiras da Europa, tais como são os negócios ilegais, motivados pelas assimetrias económicas com os países terceiros, bem como, o aumento exponencial do fluxo migratório ilegal.

Portugal, como país membro da União Europeia, ganha então uma grande e nova responsabilidade na área da vigilância marítima, pois na realidade, passou a ter a responsabilidade da vigilância de cerca de 800 km da Fronteira Marítima Europeia, face a inúmeras ameaças. Já não são 800 km apenas de costa portuguesa, são sim 800 km de costa europeia, uma porta de acesso à Comunidade Europeia, uma grande responsabilidade para Portugal.

Face à proximidade com África, a Sul de Portugal, o tráfico de armas, pessoas, droga, o contrabando de mercadorias, entre outras, são ameaças que assolam essa região com especial incidência, contudo, verificam-se também um pouco ao longo de toda a costa. Portugal possui vários meios, distribuídos entre as várias entidades para serem utilizados na vigilância e o controlo da costa. De entre estes meios à disposição enumeram-se os seguintes: o Long Arm Operational System (LAOS), pertencente à Brigada Fiscal entretanto extinta com a nova Lei Orgânica da GNR e o Vessel Traffic System (VTS), pertencente ao Instituto Português e dos Transportes Marítimos (IPTM) sendo gerido sob as orientações da International Maritime Organization (IMO). No entanto, com o surgimento de novas e mais bem equipadas ameaças e adversários, os sistemas existentes revelaram-se ineficazes, abrindo portas a um upgrade no sistema LAOS da GNR. Nesse sentido, o Governo desencadeou várias iniciativas com vista a equipar a organização (GNR) com um moderno sistema de Vigilância costeiro designado SIVICC (Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo).

⁶ Ver, Estratégia Nacional para o Mar – Resolução do Conselho 163/2006 de 12 de Dezembro.

⁷ In <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l14541.htm>.

2.2.1 Long Arm Operational System (LAOS)

O LAOS é um sistema de observação e deteção de longo alcance ao longo da costa, composto por quatro subsistemas: naval, aéreo, terrestre e comunicações⁸. Subsistema naval inclui lanchas de patrulhamento marítimo e lanchas rápidas de intercepção. O Subsistema aéreo verifica-se através de uma coordenação com a Força Aérea. O Subsistema terrestre inclui sensores de observação e vigilância, tais como radares, dispersos ao longo da costa, que são orientados por centros de controlo regionais, os quais estão ligados a um centro de comando e controlo Nacional que faz a gestão global de todos os sensores. Por último, as comunicações são o subsistema que liga as várias partes do sistema, de forma encriptada.

“O sistema foi comprado nos anos 90 e era composto por postos fixos e móveis, com radares e intensificadores de imagem, mas a verdade é que o LAOS ainda hoje se mantém praticamente com o equipamento original. Ou seja, nunca beneficiou de qualquer melhoria, o que conduziu a uma inoperacionalidade da ordem dos 60%, não obstante os constantes alertas por parte da Brigada Fiscal, quanto à necessidade de fazer actualizações dos equipamentos.”⁹

O Laos é um sistema que encontra-se obsoleto e apresenta uma forte necessidade de um upgrade dos seus sensores para fazer face às novas ameaças, as quais são cada vez mais comuns ser proveniente por embarcações de alta velocidade, para isso este sistema revela-se lento e pouco flexível.

“O sistema LAOS de controlo de costa nunca chegou a ser implementado em toda a sua capacidade, em virtude de a rede fixa de radares não ter sido concluída em todo o território nacional, disse à Lusa o comando da GNR.”¹⁰

2.2.2 Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo

A partir do segundo semestre de 2005 o Ministério da Administração Interna (MAI) desencadeou uma série de iniciativas tendo em vista dotar Portugal de um

⁸ “Network Centric Warfare: O caso de estudo SIVICC”

⁹ In http://avenidadaliberdade.org/index.php?content=805&co_template=10

¹⁰ In <http://tv1.rtp.pt/noticias/?article=59128&visual=3&layout=10>

sistema de vigilância costeira para fins de segurança interna e comunitária, o SIVICC (Sistema de Informação e Vigilância, Comando e Controlo)¹¹.

Devido ao facto de ainda não existir muita informação sobre o que irá constituir o SIVICC e quais os meios que o vão constituir, sabendo-se apenas que irá ficar operacional em 2010¹² será necessário avaliar alguns dos modelos já existentes, nomeadamente o obsoleto LAOS.

Assim como o LAOS o SIVICC, sistema de vigilância marítima que o irá substituir, decerto vai seguir a mesma lógica que os restantes modelos europeus. Numa disposição de sensores ao longo da costa que por sua vez transmitem a informação para um Centro de Comando e Controlo, que será usado para accionar os meios necessários a fazer face a uma determinada ameaça. Algumas das alterações que este modelo terá, face ao obsoleto LAOS, será a monitorização dos sensores à distância, num único centro de comando e controlo, que integrará toda a informação disponibilizada pelas várias fontes do sistema. Outra das novidades deste futuro sistema será a integração de outras tecnologias, permitindo sinergias com outras organizações nacionais. Por exemplo, a integração da informação do VTS no SIVICC já é uma realidade¹³ após a assinatura de um acordo entre a GNR e o IPTM.

Além da urgência da sua instalação, o SIVIC vai apostar num automatismo de funções, com uma menor intervenção humana e uma estreita ligação com meios aéreos, navais e terrestres, quer da própria UCC, quer da Marinha e Força Aérea. Será compostos por infra-estruturas de comando e controlo e postos móveis e fixos.

Além dos radares de localização, o SIVIC será também composto por meios intensificadores de imagens não bastando apenas detectar uma embarcação suspeita, sendo também necessário verificá-la em pormenor, antes de uma possível abordagem, tendo por base câmaras diurnas e nocturnas.

As Lanchas de Vigilância e Intercepção (LVI) da UCC, que são num total de 12 embarcações são o principal meio para fazer a intercepção de embarcações suspeitas, detectadas pelo SIVIC. No entanto, os helicópteros ao serviço do MAI também poderão ser operados, assim como meios da Marinha de Guerra, possuindo o apoio em terra e no mar de forças operacionais territoriais e marítimas.

¹¹ In <http://www.mai.gov.pt/lertexto.asp?id=33>

¹² In <http://www.xmp.com.pt/tdsnews/185.1094.0.0.1.0.phtml>

¹³ In <http://opinioao.mai.gov.info/2008/04/17/sivicc-vts-ou-como-criar-sinergias-e-poupar-recursos/>

“A implementação do Sistema Integrado de Vigilância Comando e Controlo da Costa Portuguesa (SIVICC), reveste-se de importância fulcral para o cumprimento da missão da futura unidade especificamente vocacionada para o controlo da costa.” (Carvalho, 2008)¹⁴

Permitindo este novo sistema uma capacidade de vigilância alargada de toda a costa portuguesa, fronteira externa da União Europeia, contribuindo deste modo na prevenção e repressão da imigração ilegal, do tráfico de armas, de droga e de seres humanos, bem como no que diz respeito a infracções de natureza aduaneira.

2.2.3 Sistema Integrado de Vigilância Costeira

O sistema VTS implementado em Portugal desde 2004¹⁵ veio dotar Portugal de um importante meio no que diz respeito à vigilância costeira e a utilização deste devidamente articulada com outros sistemas, como por exemplo o SIVICC, irá permitir uma maior eficácia na concretização das diferentes missões relacionadas com o mar, particularmente em missões no âmbito da segurança interna.

Apesar de que o VTS seja um sistema com objectivos diferentes comparativamente com o SIVICC, sendo o primeiro destinado à segurança do tráfego marítimo e o segundo destinado para questões de segurança interna, um estudo desenvolvido entre os Ministérios da Administração Interna e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações permitiu identificar as possíveis sinergias entre estes dois sistemas.

Foram então definidos dois momentos com o objectivo de levar a cabo esta cooperação.

Num primeiro momento exige-se uma adaptação e ajuste da primeira versão do VTS para prepara-lo para funcionar correctamente com o sistema integrado de vigilância da GNR / UCC. Extraíndo o máximo de informação ao SIVICC sem a necessidade de modificar ou comprometer o seu desempenho técnico funcional.

Num segundo momento habilitar a GNR/UCC e detectar, processar e visualizar a informação segundo os requisitos específicos da sua missão, com a execução de um conjunto de componentes específicas e a inclusão futura de novas capacidades no sistema VTS para articulação com o SIVICC.

¹⁴ Ver, Anexo B – Conferência: Portugal e o Mar.

¹⁵ In <http://www.mai.gov.pt/lertexto.asp?id=33>.

Deste modo fica assim aberto o caminho para uma forte cooperação entre os sistemas VTS e SIVICC, partilhando meios e recursos entre si, sem comprometer os seus objectivos inerentes à missão específica de cada um deles.¹⁶

2.2.4 A FRONTEX

“Sabendo-se que a imigração ilegal tira partido das lacunas a nível dos controlos nas fronteiras e de outras deficiências das medidas de controlo, cabe-vos melhorar o patrulhamento marítimo nas fronteiras externas meridionais – centradas em zonas de alto risco, identificadas em conformidade com as análises de risco da FRONTEX, incentivando-se a participação dos países terceiros nestas medidas. Importa também dinamizar a Rede Europeia de Patrulhas que está no estádio inicial.”

17

Com a implementação da livre circulação de pessoas como consequência do Tratado de Roma¹⁸, verificou-se, a supressão dos controlos nas fronteiras entre os Estados-Membros. Reforçar a cooperação dos organismos responsáveis pela aplicação da lei em toda a Europa era uma necessidade óbvia.

A própria Segurança nas fronteiras tem sofrido uma evolução focando-se em sistemas subjacentes à soberania de cada Estado para a cooperação operacional nas fronteiras externas. A Frontex foi criada especialmente para a integração fronteiriça de sistemas de segurança nacionais dos Estados-Membros contra todos os tipos de ameaças que poderiam ocorrer em, ou através das fronteiras externas dos Estados-Membros da União Europeia.

Promovendo um modelo integrado de segurança fronteiriça, que consiste não só no controlo nas fronteiras, mas também na troca de informações e a cooperação entre os Estados-Membros relativamente à imigração e ao repatriamento, incluindo também a vigilância e controlo aduaneiro. Fomentando a cooperação entre as autoridades policiais dos países vizinhos. A situação geográfica de Portugal coloca numa posição problemática como importante via de acesso à comunidade europeia. No que diz respeito às rotas do Atlântico, à sua proximidade com o continente africano

¹⁶ Ver para contextualização, Despacho Conjunto n.º386/2006 publicado no Diário da República, II Série, nº 89, de 9 de Maio de 2006.

¹⁷ Palavras de Dr. José Magalhães - Seminário sobre Cooperação Prática em matéria de Controlo da Fronteira Externa Marítima da União Europeia – Lisboa 2007

¹⁸ In http://www.frontex.europa.eu/origin_and_tasks/origin/

Portugal necessita de se organizar, e equipar-se com os meios adequados para do melhor modo fazer face a este nova tipo ameaças.

“Enquanto fronteira externa da União Europeia, a longa costa atlântica portuguesa poderá favorecer a prática de diversas actividades criminosas, podendo estas constituir formas de agressão externa e graves ameaças internas à vida e integridade física dos cidadãos, à autoridade do Estado, à segurança dos espaços sob jurisdição do Estado Português e à segurança internacional.”¹⁹

O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) é o órgão do sistema de segurança interna que tem por objectivos fundamentais controlar a circulação de pessoas nas fronteiras, sendo por essa razão o SEF o ponto de contacto nacional para o relacionamento com a FRONTEX.

A criação no seio de uma Força Policial como é a GNR de uma Unidade de Controlo Costeiro, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre e marítima em toda a costa e mar territorial²⁰ vem demonstrar a preocupação do Estado e da própria União Europeia com as questões de segurança nas fronteiras externas da comunidade. Mas como o comissário europeu Franco Frattini, referiu aquando da sua presença num reunião dos ministros da Justiça e dos Assuntos internos das presidências alemã (primeiro semestre de 2007), portuguesa (segundo semestre de 2007) e eslovena (primeiro semestre de 2008) da União Europeia, a FRONTEX "só poderá agir se tiver helicópteros, navios e outros meios à sua disposição",²¹ apelando a os Estados-membros para disponibilizarem os seus contributos. Será então necessário ao Estado o investimento nesta nova unidade policial com o objectivo de equipará-la às demais forças policiais europeias responsáveis pela vigilância e patrulhamento das suas costas. Uma equiparação de meios entre as forças policiais europeias e uma efectiva coordenação entre a GNR/UCC e as demais entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial é essencial para melhor levar a cabo a protecção das fronteiras externas da comunidade.

¹⁹ Ver, Anexo B – Conferência: Portugal e o Mar.

²⁰ Ver, Art. 40º da Lei n.º 63/2007 de 6 de Novembro.

²¹ In <http://ultimahora.publico.clix.pt/noticia.aspx?id=1282439&idCanal=31>

CAPÍTULO 3 - A GNR NA COSTA E NO MAR TERRITORIAL

3.1 A ORIGEM DO SERVIÇO MARÍTIMO NA GNR, EVOLUÇÃO:

No decorrer de mais de 100 anos a Guarda Fiscal exerceu missões no Mar territorial português, sempre com a especial incidência em matérias de acção fiscal e aduaneira.

Na origem da Guarda Fiscal, no seu Regulamento Orgânico do Corpo da Guarda Fiscal, pode ler-se o seguinte no seu Art. 3º - *“o serviço da guarda fiscal divide-se em serviço terrestre, e serviço marítimo; e cada um d’estes ramos se subdivide em serviço activo e serviço sedentário. (...)*

*n.º2 o serviço de fiscalização marítima e fluvial exerce-se nas aguas territoriaes, costas marítimas e portos, enseadas e ancoradores do reino e ilhas adjacentes, e nos rios navegáveis communs ou confinantes; e tem igualmente por objecto principal a repressão do contrabando e dos descaminhos aos direitos, e a polícia fiscal dos portos e ancoradores no movimento das embarcações e mercadorias sujeitas a direitos cobrados nas alfândegas.*²²

Muitas foram as reestruturações que tiveram lugar, dessas evidencia-se a extinção da Guarda Fiscal em 1993, com a criação na GNR de uma Unidade Especial denominada Brigada Fiscal, dotada de meios de observação, de comando e controlo, de comunicações e de intervenção, para prevenir e reprimir as infracções fiscais, designadamente as de carácter aduaneiro, em todo o território nacional incluindo o mar territorial.

3.2. EXTINÇÃO DA BRIGADA FISCAL:

O XVII Governo Constitucional no sentido de reorganizar as Forças de Segurança (FS) incumbiu um estudo à empresa de consultadoria *Accenture*. A

²² Decreto n.º 4 de 17 de Setembro de 1885.

consultadoria em questão apresentou o seu relatório final em Junho de 2006. De entre muitas modificações, este recomendou a integração da BF no dispositivo territorial da GNR16, com a criação de Destacamentos Fiscais na dependência dos Comandos Territoriais.

O Governo aprovou a Resolução de Conselho de Ministros 44/2007 definindo, em matéria de missão fiscal e aduaneira, a extinção da BF. No entanto, foi estabelecida a criação da Unidade de Controlo Costeiro (UCC) e da Unidade de Acção Fiscal (UAF), independentes do dispositivo territorial da GNR, ao contrário daquilo que o relatório da *Accenture* aconselhava.

3.3 A UNIDADE DE CONTROLO COSTEIRO;

3.3.1 Criação:

A reorganização da GNR e a consequente aprovação da sua nova Lei Orgânica (LOGNR), que entrou em vigor a 6 de Dezembro de 2007, determinou a criação de uma Unidade de Controlo Costeiro (UCC). Esta Lei determina no seu art.º 40º que *“A UCC é uma unidade especializada responsável pelo cumprimento da missão da Guarda em toda a extensão da costa e no mar territorial, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial do continente e das Regiões Autónomas, competindo-lhe, ainda, gerir e operar o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVCC), distribuído ao longo da orla marítima.”*²³

3.3.2 Meios e Efectivo:

No momento da realização deste trabalho, pode-se apresentar um número volátil no que diz respeito ao efectivo da UCC, devido aos constantes ajustamentos que advêm ainda do processo da reestruturação da GNR, são cerca de 1520 os militares ao serviço desta Unidade.

No que diz respeito a viaturas são no total, contabilizando as inoperacionais, cerca de 352. Referindo agora as embarcações ao serviço da UCC, estão contabilizadas 49, entre as quais 12 Lanchas de Vigilância e Intercepção (LVI) de 16.4

²³ Ver, Anexo A.

metros de comprimento, equipadas com dois motores V12 da MTU²⁴, fabricados pela Mercedes, os quais cada um debita 1150 cavalos de potência capazes de atingir os 49 nós (90.7 km/h) de velocidade máxima, possuindo uma velocidade de cruzeiro de 25 nós²⁵ e 8 Lanchas de Fiscalização de águas interiores tipo catamarã. No que concerne a material de observação além dos “vulgares” binóculos, existem também câmaras de vigilância nocturna denominadas OPAL²⁶.

3.3.3 Articulação, Atribuições e Comando²⁷:

A Unidade de Controlo Costeiro articula-se, no que diz respeito a Comando e Estado-Maior, em: um Comandante de patente Major-General, um segundo Comandante de patente Coronel, um adjunto do Comando, uma Secretaria, um Posto de Controlo de material classificado, um Centro de Comando e Controlo Operacional (CCCO), uma Secção de Justiça, uma Secção de Operações, Informações e Relações Públicas e uma Secção de Formação e Tiro. No que concerne às Subunidades estas são: Destacamento de Vigilância Móvel (comandado por oficial com patente de Capitão), 5 Destacamentos de Controlo Costeiro (comandados por oficiais com patente de Major) e 16 Subdestacamentos de Controlo Costeiro (comandados por oficiais subalternos). Relativamente aos Destacamentos de Controlo Costeiro estes encontram-se situados nas cidades de Matosinhos, Figueira da Foz, Lisboa, Sines e Olhão. Em relação aos Subdestacamentos de Controlo Costeiro estes situam-se em Caminha, Esposende e Matosinhos, enquadrados no Destacamento de Controlo Costeiro de Matosinhos; Figueira da Foz, Aveiro e Nazaré, enquadrados com no Destacamento de Controlo Costeiro da Figueira da Foz; Peniche, Lisboa, Fonte da Telha e Setúbal, enquadrados no Destacamento de Controlo Costeiro de Lisboa; Sines, Aljezur e Vila Nova de Mil Fontes, enquadrados no Destacamento de Controlo Costeiro de Sines e por último, Olhão, Portimão e Vila Real de Santo António, enquadrados no Destacamento de Controlo Costeiro de Olhão.

²⁴ A MTU Aero Engines é uma das maiores empresas fabricantes de motores alemãs para aplicações aeroespaciais e turbinas.

²⁵ [Http://www.transportes-xxi.net/fotografia/foto/732](http://www.transportes-xxi.net/fotografia/foto/732)

²⁶ “As câmaras OPAL têm capacidade para detectar embarcações até uma dezena de quilómetros, com “visão nocturna e capacidade de leitura térmica”, explicou o tenente Santana, da área fiscal da GNR, durante uma apresentação do dispositivo a forças policiais alemãs, na Escola da Guarda, em Queluz”

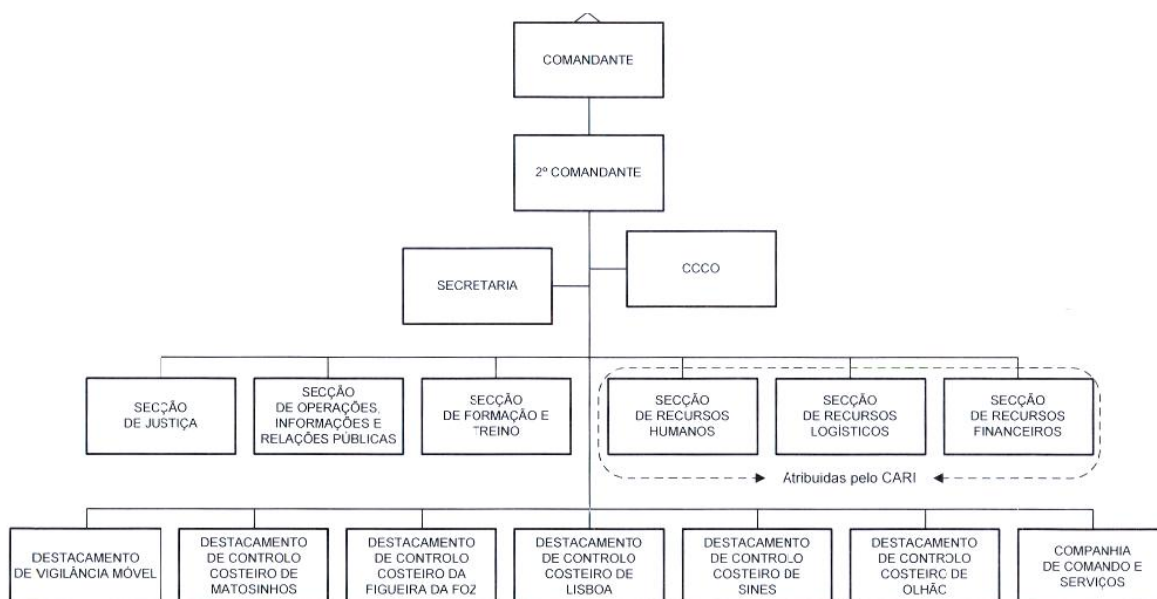
In <http://tv1.rtp.pt/noticias/?article=59128&visual=3&layout=10>.

²⁷ Ver para contextualização - Despacho n.º74/08-OG, colocado em vigor a partir de 01 de Janeiro de 2009.

É de referir que para efeitos de administração de recursos internos e de apoio de serviços, são atribuídos pelo Comando Administrativo de Recursos Internos (CARI) e na sua dependência: uma Secção de Recursos Humanos, uma Secção de Recursos Financeiros e uma Secção de Recursos Logísticos. É atribuída também pela Unidade de Apoio de Serviços da Secretaria-Geral da Guarda uma Companhia de Comando e Serviços.

No que concerne às suas atribuições compete à UCC, para além das competências decorrentes da sua missão geral, assegurar o comando, o controlo e coordenação de todo o dispositivo da UCC, gerir operar o sistema SIVICC (distribuído ao longo da orla marítima), coordenar a execução das acções de vigilância móvel, coordenar a execução do patrulhamento e intercepção terrestre ou marítima em toda a costa e no mar territorial do continente e coordenar com os Comandos Territoriais dos Açores e da Madeira a execução de acções decorrentes da sua missão geral.

Figura 1 – Estrutura da Unidade de Controlo Costeiro.



CAPÍTULO 4 - COORDENAÇÃO MARÍTIMA

4.1 DECRETO REGULAMENTAR 86/2007 DE 12 DE DEZEMBRO:

O Decreto Regulamentar 86/2007 de Dezembro, vem clarificar as competências cometidas aos órgãos e serviços da Marinha/AMN e à GNR e a sua articulação com as restantes autoridades cujo quadro de atribuições se desenvolve em espaços de soberania e jurisdição nacional, bem como o agilizar de procedimentos e contactos de forma a garantir uma maior eficácia na actuação policial.²⁸

Recentemente, o governo através do Decreto-Lei n.º226/2006, de 15 de Novembro, clarifica o conceito legal de intervenção dos órgãos da AMN, mais concretamente nas matérias relacionadas com a segurança e de cariz policial. Nesta questão também a GNR, exerce missões em toda a costa, no mar territorial e na zona contígua, cometendo-lhe a lei competências específicas de vigilância, patrulhamento e intercepção marítima ou terrestre conforme previsto na sua Lei Orgânica.²⁹

No que diz respeito ao controlo de fronteira marítima e do exercício na mesma de competências de fiscalização em espaço de soberania e jurisdição nacional, é importante ainda prever a intervenção de uma série de outras entidades e autoridades técnicas dependentes de outros departamentos governamentais, face ao crescente e renovado perfil de novas ameaças. Entidades estas, como são o SEF, a PJ, a Direcção-geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais de Consumo (DGAIEC), a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), a Autoridade de Saúde Nacional (ASN), o Instituto da Água (NAG) e o IPTM, além da Marinha/ Autoridade Marítima Nacional (AMN), a Força Aérea Portuguesa (FAP) e a GNR.

4.2 O CENTRO NACIONAL COORDENADOR MARÍTIMO:

Para efeitos de uma operacionalização efectiva do Dec. Reg. em análise, foi criado com carácter de permanência, o Centro Nacional Coordenador Marítimo

²⁸ Ver para contextualização o Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro.

²⁹ Ver, Art. 40º da Lei n.º 63/2007 de 6 de Novembro.

(CNCM)³⁰. Este CNCM surge como órgão que visa agilizar os procedimentos de articulação entre os órgãos e serviços das entidades acima referenciadas. Funcionando igualmente para questões relativas à cooperação a nível europeu na Rede Europeia de Patrulhas Costeiras e na FRONTEX.

Integra o CNCM, um representante da Autoridade Marítima e da Polícia Marítima (PM), um representante da GNR, um representante do Gabinete Coordenador de Segurança (GCS) um representante da Marinha, um representante da FAP, um representante do SEF e um representante da PJ. Podendo ainda integrar os trabalhos e reuniões peritos de outras autoridades de polícia ou entidades públicas técnicas cuja participação se revele útil ou necessária.

Os representantes designados pelas respectivas entidades que fazem parte do CNCM reúnem-se mensalmente, no âmbito das reuniões ordinárias, sendo também possível reunirem-se sempre que necessário sob proposta de um dos membros.

4.3 A GNR NO DECRETO REGULAMENTAR 86/2007 DE 12 DE DEZEMBRO:

Tendo em conta as competências atribuídas à GNR, mais concretamente à UCC, na sua Lei Orgânica, neste Decreto Regulamentar compete à Guarda a coordenação dos órgãos e serviços da Marinha/AMN em situações respeitantes a infracções tributárias, fiscais e aduaneiras, isto fora das instalações portuárias. Caso sejam detectadas alguma destas infracções em instalações portuárias, estas devem ser comunicadas à DGAIEC para condução do processo. Referindo ainda a colaboração dos órgãos e serviços da Marinha/AMN, no quadro das suas competências, ou aquando solicitadas pela GNR ou da autoridade competente nas pescas, no quadro da fiscalização de comercialização de produtos piscícolas e detecção e repressão de ilícitos em lotas e em espaços portuários.

³⁰ Ver, Art. 15º do Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro.

PARTE II – TRABALHO DE CAMPO

CAPÍTULO 5 – METODOLOGIA

5.1 INTRODUÇÃO

As investigações de cariz empírico prevêm um processo, uma metodologia de recolha de dados, que se materializa numa pesquisa de campo. O presente capítulo pretende descrever os métodos utilizados para recolher dados, através dos quais se procuraram responder às questões de investigação apresentadas no Capítulo 1.

A metodologia adoptada para efeitos da efectivação do trabalho de campo assenta no método hipotético-dedutivo, nomeadamente através da observação não participante, análise documental e com a aplicação de um modelo de entrevista semi-directiva centrado em pessoas escolhidas pela sua experiência e competência na área de análise para o objecto de estudo em causa.

A abordagem qualitativa é o procedimento metodológico mais correcto e ajustado ao tema em questão. A resposta ao tema levantado não passa pelo registo de dados que possam ser quantificáveis, mas sim, pela compreensão da realidade em que podemos responder a este. A recolha de informação através da aplicação de entrevistas, a Oficiais da GNR, com funções e cargos directamente relacionados com o tema apresentado, foi verdadeiramente importante para a realização do trabalho. As entrevistas efectuadas constituem a base onde assenta toda a estrutura de análise que ajudou a compor o resultado final de toda a investigação. Foi com base nas entrevistas que se conseguiu compreender a realidade de como operam as entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial e tentar obter conclusões claras e fundamentadas sobre a temática do trabalho.

5.2 HIPÓTESE

Assentar em hipóteses um trabalho de investigação, torna-o mais coeso e objectivo. As hipóteses vão fornecer um fio condutor à investigação. Após a revisão da literatura e com o objectivo de prever algumas ponderações sobre a UCC e o seu envolvimento no meio marítimo português, formularam-se as seguintes hipóteses:

H1: O Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro é uma mais-valia para a melhoria na cooperação/coordenação entre a GNR e as demais entidades nele presentes.

H2: É positivo, no que diz respeito à cooperação/coordenação entre entidades do SAM, o facto de que a sua estrutura está assente na estrutura da Marinha.

H3: Existe uma cooperação/coordenação positiva entre a GNR e a PM.

H4: A FRONTEX é um bom exemplo de coordenação/cooperação entre a GNR e as demais entidades nela envolvidas.

H5: A GNR é a entidade mais adequada para uma correcta gestão do SIVICC.

H6: É importante a disponibilização da informação advinda do SIVICC, pela GNR, para as demais entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa.

H7: O futuro da segurança da costa portuguesa passa pela criação de uma Guarda Costeira Portuguesa.

5.3 MÉTODO - ENTREVISTA

Um trabalho de investigação, como é o caso, pressupõe uma metodologia de análise baseada em métodos e técnicas de recolha de informação aplicadas ao campo de análise que se quer investigar. Este trabalho de campo serve para responder aos objectivos inicialmente propostos e responder às questões de investigação que surgiram durante a análise ao tema.

Optou-se para a realização deste trabalho por uma **abordagem qualitativa**, que “ (...) *concentra-se em demonstrar a relação que existe entre os conceitos, as descrições, as explicações e as significações dadas pelos participantes e investigador relativamente (...)*” (Fortin, 2003, p.322) ao tema em análise. Tendo como ponto de partida a experiência do conhecimento que têm os Oficiais contactados sobre o tema em questão, analisando as respostas às questões formuladas e daí tirar conclusões. A escolha dos entrevistados recaiu sobre Oficiais Comandantes de Destacamentos de Controlo Costeiro, as entrevistas foram realizadas com autorização dos mesmos e posteriormente analisadas. Foram também realizadas algumas entrevistas informais a

Oficiais subalternos, Capitães e Majoress, com experiência na questão Marítima da GNR.

O **guião da entrevista** é composto por **oito questões abertas** que se encontram relacionadas com o tema apresentado. As entrevistas foram no decurso do mês de Março de 2009. Relativamente à variante, optou-se pela entrevista semi-directiva pois “ (...) *não é nem inteiramente aberta, nem encaminhada por grande número de perguntas precisas.*”, (Quivy e Campenhoudt, 1992) permitindo deste modo que o entrevistado fale abertamente, “ *o investigador esforçar-se-á simplesmente por reencaminhar a entrevista para os objectivos (...)*”(Quivy e Campenhoudt, 1992). Após aplicação, o conteúdo das entrevistas foi alvo de uma análise criteriosa e sintética para posteriormente se efectuarem quadros de análise por cada pergunta.

A sintetização em quadros de análise permitiu “*reduzir o montante de material a trabalhar*”; “*o conhecimento da totalidade do discurso*”; e “*a comparação longitudinal das entrevistas.*” (Guerra, 2006). De seguida, efectuou-se a discussão dos resultados e por último teceram-se as conclusões obtidas.

5.4 CARACTERIZAÇÃO DO UNIVERSO DE ANÁLISE E DA AMOSTRA

O universo de análise deste tema é constituído por Oficiais Superiores da GNR que desempenham actualmente funções de comando nos Destacamentos de Controlo Costeiro. Do universo referido a amostra foi escolhida segundo os seguintes parâmetros:

- Conhecimento que os entrevistados têm acerca dos assuntos relacionados com a questão marítima na GNR;
- Funções que ocupam como comandantes de Destacamento;
- Experiência profissional.

Quadro 5.1 Caracterização da amostra

Entrevistados	Sexo	Posto	Função	Anos de Serviço
1	M	Major	Cmdt Dest. de Controlo Costeiro	22
2	M	Major	Cmdt Dest. de Controlo Costeiro	21
3	M	Major	Cmdt Dest. de Controlo Costeiro	22
4	M	Major	Cmdt Dest. de Controlo Costeiro	21

CAPÍTULO 6 – APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DE RESULTADOS

6.1 INTRODUÇÃO

É efectuada uma análise de cada uma das nove questões que fazem parte do Guião da Entrevista com recurso a quadros análise. As oito questões serão similarmente divididas em oito quadros análise, sendo apresentadas de forma clara e sumária, para facilitar a análise e não se revelar excesso de informação, procurando efectuar uma filtragem que seja mais relevante e conveniente para a realização deste trabalho. São estes quadros então sínteses das entrevistas, onde se encontram as ideias principais retiradas do conteúdo das mesmas, agrupados de forma a permitir a crítica e discussão do seu conteúdo.

6.2 ANÁLISE E TRATAMENTO DAS ENTREVISTAS

1. Como classifica a cooperação e a interoperabilidade entre as diversas entidades responsáveis pela vigilância e controlo do mar territorial antes e depois da criação do CNCM (criado pelo Decreto Regulamentar nº.86/2007)?

Quadro 6. 1: Resposta à questão n.º1.

ENTREVISTADO	QUESTÃO N.º1
Entrevistado 1	<ul style="list-style-type: none">- Fraca antes da criação do CNCM.- Actualmente existe uma tendência para melhorar.- O Decreto Regulamentar nº86/2007 teve um efeito bastante positivo.
Entrevistado 2	<ul style="list-style-type: none">- No âmbito local a cooperação e interoperabilidade dependem em muito dos responsáveis locais.
Entrevistado 3	<ul style="list-style-type: none">- Antes da criação do CNCM a coordenação era praticamente inexistente.- Esporadicamente, e num âmbito local, por vezes havia necessidade de cooperação.- O Decreto Regulamentar nº86/2007, nesse aspecto, poderá vir a revelar-se um avanço.
Entrevistado 4	<ul style="list-style-type: none">- O CNCM melhorou alguns aspectos da cooperação entre

	<p>entidades, essencialmente no aspecto formal, não tendo ainda obtido quaisquer resultados visíveis no aspecto operacional da interoperabilidade entre as forças.</p> <p>- Não havendo registo de qualquer exercício operacional real que testasse o comportamento das diversas entidades em cooperação.</p>
--	---

O objectivo desta questão era saber, ao nível da cooperação e da interoperabilidade entre as várias entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial, o que veio trazer o CNCM.

É verificável pela resposta dos entrevistados que, realmente o CNCM veio trazer uma melhoria significativa na cooperação entre as várias entidades. Anteriormente à data da sua criação, os entrevistados revelam que essa mesma cooperação entre entidades era fraca, praticamente inexistente. Como é referido pelo entrevistado número 1 a cooperação era fraca, com a criação do Decreto Regulamentar 86/2007 e consequentemente do CNCM, esta tem vindo a melhorar gradualmente, revelando-se um avanço na relação entre entidades. Contudo, como refere o entrevistado número 4, ainda não foram obtidos resultados visíveis a nível operacional, ficando esta cooperação pelo nível formal, visto não existirem registos de qualquer exercício real que testasse o comportamento das diversas entidades no que concerne à cooperação.

Em suma, é positivo a criação do CNCM, apesar da curta existência revela-se relevante para a cooperação entre as entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa portuguesa. Visto anteriormente à sua criação a cooperação se verificar esporadicamente e num âmbito local. Contudo a cooperação apenas se verifica a nível formal a falta de exercícios operacionais reais cria espaço para a expectativa do comportamento do CNCM.

2. Ao nível operacional como caracteriza a coordenação/cooperação entre as entidades presentes no Decreto Regulamentar 86/2007 desde a sua criação? Passado um ano desde a criação deste diploma, podemos dizer que existe efectiva cooperação e coordenação de actividades entre as entidades ali presentes?

Quadro 6. 2: Resposta à questão n.º2.

ENTREVISTADO	QUESTÃO N.º2
Entrevistado 1	<p>- Ao nível operacional considero que existe</p> <p>- Contudo isso não significa que se tenham alcançado níveis de coordenação e cooperação efectivos, permanentes e perfeitamente assumidos</p> <p>- O caminho a percorrer é longo e ainda existem muitas matérias que carecem de clarificação ao nível da aplicação prática de</p>

	diversos conceitos (coordenação, controlo, comando, etc.).
Entrevistado 2	<ul style="list-style-type: none"> - Ao nível da cooperação, devo dizer que, esse é um papel que cada um de nós, Comandante deve assumir, interiorizar e procurar dar cumprimento à dita cooperação. - No decorrer de uma operação foi possível interceptar em alto mar, a 10 milhas da costa uma embarcação "Lancha Voadora" que conduzimos ao Porto de Sines, e em cumprimento legal do que se estipulou no Decreto Regulamentar n.º 86/2007 de 12 de Dezembro, após terem sido accionadas todas as medidas cautelares e levantado o respectivo auto de notícia foram contactadas a PJ e SEF que compareceram na sede do Destacamento e posso confirmar que a cooperação foi total e sem reparos.
Entrevistado 3	<ul style="list-style-type: none"> - Ao nível da cooperação, existe um clima de maior abertura por parte das diferentes entidades. - Já no que toca à coordenação, existe alguma resistência ninguém quer abdicar dos resultados que pode produzir. - As instituições, são um pouco dos resultados que obtêm, e não tanto da cooperação que conseguem alcançar.
Entrevistado 4	<ul style="list-style-type: none"> - Ao nível operacional existe coordenação/cooperação sobretudo com a PSP, SEF e IGP, essencialmente porque sempre existiu. - Passado um ano desde a criação deste diploma, ainda nada se alterou relativamente à efectiva cooperação e coordenação de actividades entre as diversas entidades.

No seguimento da questão anterior, nesta questão procurou-se caracterizar, a nível operacional a coordenação/cooperação entre as diversas entidades presentes no Decreto Regulamentar 86/2007. Caracterizando o ambiente operacional desde a sua criação.

Pelas respostas obtidas constata-se que ao nível da cooperação existe uma maior abertura por parte das várias entidades ao nível operacional. Contudo a questão da coordenação revela-se mais complexa a carecer de uma maior clarificação, no que diz respeito à apresentação de resultados e ao “abdicar” da apresentação desses mesmos resultados as entidades revelam-se reticentes como declara o entrevistado número 3. Considera-se positiva no que respeita à cooperação, mas como refere o entrevistado número 2 o comandante tem na sua pessoa a responsabilidade de assumir, interiorizar e levar a cabo essa mesma cooperação.

Passado um ano da sua criação o Decreto Regulamentar 86/2007 permitiu uma maior abertura no que respeita à cooperação entre as várias entidades apesar de o caminho ser longo, contudo a questão da cooperação carece de esclarecimento, visto que, o “abrir mão”

da capacidade de controlo revela-se sempre difícil por parte das entidades. É então ao comandante que se exige a capacidade de interiorizar o seu papel.

3. Exercem o poder de Autoridade Marítima, no quadro do SAM e suas atribuições as seguintes entidades: Autoridade Marítima Nacional (AMN); Policia Marítima (PM); Guarda Nacional Republicana (GNR); Polícia de Segurança Pública (PSP); Policia Judiciária (PJ); Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF); Inspeção-Geral das Pescas; Instituto da Água; Instituto Portuário de Transportes Marítimos (IPTM); Autoridades Portuárias; Direcção-Geral de Saúde.

Assim, e de acordo com o Decreto-Lei n.º 43/2002 de 2 de Março o papel de Autoridade Marítima, é cometido ao SAM, o qual tem como órgão central a Direcção-Geral de Autoridade Marítima (DGAM), como órgãos regionais os Departamentos Marítimos e como órgãos locais as Capitánias dos Portos.

A Questão é, sendo este um sistema que agrega diversas entidades com atribuições legais diversas de cariz policial, e ele próprio (o SAM) voltado para a fiscalização/policiamento, será proveitoso na perspectiva da cooperação e interoperabilidade a estrutura do SAM estar toda assente na estrutura da Marinha?

Quadro 6. 3: Resposta à questão n.º3.

ENTREVISTADO	QUESTÃO N.º3
Entrevistado 1	<ul style="list-style-type: none"> - Eu considero que não. - Primeiro porque, apesar de se estar a falar de uma estrutura transversal diferentes sectores, existe uma componente de cariz policial extremamente forte, eu diria mesmo que é a componente mais vincada. - Segundo, porque as melhores práticas nesta matéria indicam que a melhor solução é a criação de uma estrutura independente e autónoma à imagem de uma Agência.
Entrevistado 2	<ul style="list-style-type: none"> - Face a reestruturação da GNR e criação da UCC, com competências específicas (Lei 63/2007 de 06NOV) (.) fará sentido manter o actual quadro de cooperação? Não deverá ser revisto todo o quadro legal de SAM e estrutura da AMN?
Entrevistado 3	<ul style="list-style-type: none"> - Penso que não. - Fiscalização pressupõe uma actuação policial, e nesse campo, penso que a GNR, através da UCC, estará mais apta a efectuar essa fiscalização. - Quanto ao material, tanto uma força como a outra estão bem

	<p>equipadas, mas quanto a lancha de vigilância e intersecção, só a UCC é que apresenta tais meios.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Em termos de intercepção marítima, é a GNR a força deve promover essa actuação (n.º3 do Art.º 13 do DR 86/2007). - Logo penso que esta estrutura não deveria estar apoiada na Marinha, mas sim na GNR.
Entrevistado 4	<ul style="list-style-type: none"> - Este sistema, criado pela Marinha, apenas se pode considerar proveitoso numa óptica “narcisista” da própria Marinha. - Sistema de cooperação entre forças em que uma delas tem mais poder do que todas as outras juntas.

Nesta questão procura-se compreender na perspectiva da cooperação e interoperabilidade, visto o cariz policial e de fiscalização das atribuições do SAM, se a estrutura do próprio SAM deva estar assente na estrutura da Marinha.

Por análise às respostas dos entrevistados a resposta a esta questão revela-se negativa, ou seja, tendo em conta a característica essencialmente policial e de fiscalização do SAM a sua estrutura não devia estar apoiada na Marinha. Como revela o entrevistado número 1 a componente policial fortemente vincada e porque as melhores práticas assim o indicam, a solução seria antes a criação de uma estrutura independente à semelhança duma Agência. Já o entrevistado número 3 aponta a UCC pelas suas capacidades e características de policiamento e fiscalização, como a entidade onde a estrutura do SAM deveria estar apoiada. O entrevistado número 4 vai mais longe considerando a estrutura do SAM proveitosa apenas para a Marinha, afirmando que dificilmente se pode verificar uma cooperação eficaz num sistema onde a Marinha possui um poder claramente superior a qualquer uma das outras entidades.

Tendo em conta a análise às respostas, a resposta à questão é “não”, por razões do próprio intuito do SAM (policial e de fiscalização essencialmente), surgindo a UCC como a entidade mais capaz, ou então a criação de uma estrutura independente em tudo semelhante a uma Agência.

4. Como caracteriza a dinâmica ao nível da cooperação e da interoperabilidade entre os membros do SAM e em particular entre a Polícia Marítima e a GNR (UCC)? Como veria a junção das duas polícias?

Quadro 6. 4: Resposta à questão n.º4.

ENTREVISTADO	QUESTÃO N.º4
Entrevistado 1	<ul style="list-style-type: none"> - Por tradição não existe dinâmica de cooperação e muito menos de interoperabilidade. - A cooperação já acontece pontualmente. - Com boa vontade, os níveis de cooperação poderão vir a melhorar. - Disponibilizar informação operacional em tempo oportuno sem a existência de uma coordenação aceite e muitíssimo bem definida é praticamente impossível. Poderá estar em causa a independência e a autonomia operacional. - A UCC, actualmente, projecta a sua missão assente em três vectores. A vigilância e o controlo da orla costeira e mar territorial, a vigilância e a intervenção terrestre e a vigilância e intervenção marítima. A Polícia Marítima e os seus recursos enquadram-se no vector marítimo e constituiriam, naturalmente, uma mais-valia.
Entrevistado 2	<ul style="list-style-type: none"> - A dinâmica de cooperação é implementada pelos Comandantes locais e ela pode ir tão longe quanto possível dentro do quadro legal imposto. - Relativamente á junção da UCC e PM, julgo que ela deveria ter sido colocada antes da criação da UCC, é agora um pouco extemporânea. - Mas, o quadro legal de competências deve ser alterado.
Entrevistado 3	<ul style="list-style-type: none"> - A dinâmica de cooperação e de interoperabilidade, simplesmente não acontece. - Só poderão ser verificadas quando são realizadas algumas operações que são difundidas pelos escalões superiores. - Falamos de forças operacionais distintas, e com Comandos completamente diferentes, ou seja, independentes, essa é uma característica que nenhuma abdica.
Entrevistado 4	<ul style="list-style-type: none"> - Não se pode aferir a dinâmica de uma cooperação inexistente. - Quanto à junção da Polícia Marítima com a UCC da GNR, é um cenário que não é difícil de equacionar num quadro de uma nova força do tipo “Guarda Costeira”.

- A junção das duas forças em termos operacionais é perfeitamente possível e julgo eu que até desejada, mas em termos políticos a Marinha, não vai querer perder com facilidade o poder que detém sobre a Polícia Marítima.

Nesta questão pretendeu-se analisar como os entrevistados vêem, a relação de cooperação e interoperabilidade entes a GNR/UCC e a PM, lançando a questão de uma possível junção destas duas forças.

No que diz respeito à cooperação esta é praticamente inexistente, acontecendo muito pontualmente como refere o entrevistado número 1, dependendo da dinâmica implementada referida pelo entrevistado número 2. Já o entrevistado número 3 refere uma completa ausência no que diz respeito a interoperabilidade e cooperação, só se verificando em operações difundidas pelo escalão superior. Indo mais longe o entrevistado número 4 refere que não se pode aferir a dinâmica de uma cooperação inexistente.

São forças operacionais distintas e com estruturas de comando completamente diferentes, ou seja, independentes e é dessa independência que nenhuma das entidades abdica, como o entrevistado número 3. O facto de se disponibilizar informação operacional em tempo oportuno sem a existência de uma coordenação aceite e muitíssimo bem definida é praticamente impossível., podendo mesmo estar em causa a independência e a autonomia operacional, diz o entrevistado número 1.

Fazendo agora referência à questão de uma possível junção das duas forças, o entrevistado número 2 afirma que esta questão deveria ter sido feita antes da criação da UCC e que agora se torna inoportuna, contudo o quadro legal de competências deveria ser alterado, tendo em conta a superioridade em homens e meios da UCC sobre a PM. Já o entrevistado número 1, refere que a integração da PM e dos seus recursos seria uma mais-valia no vector de intervenção e vigilância marítima da UCC. Contudo como refere o entrevistado número 4 apesar de operacionalmente possível e talvez desejável a junção das duas forças em termos políticos, a Marinha não iria querer perder o poder que exerce sobre a PM.

Em suma no que diz respeito à cooperação entre estas duas forças, esta é praticamente inexistente, dependo das relações entre comandantes locais ou de ordens de escalão superior, são forças concorrentes e independentes por isso a dificuldade de coordenação. Na questão da junção da PM à UCC/GNR esta é plausível contudo razões de natureza política como a perda por parte da Marinha deste órgão torna essa mesma junção uma miragem.

5. É a agência FRONTEX um exemplo de cooperação e interoperabilidade? Como classifica o desempenho que tem tido a participação portuguesa na FRONTEX?

Quadro 6. 5: Resposta à questão n.º5.

ENTREVISTADO	QUESTÃO N.º5
Entrevistado 1	<ul style="list-style-type: none"> - A FRONTEX tem dado um enorme contributo para a cooperação operacional. - Portugal tem estado envolvido activamente nos projectos da FRONTEX. - Considero que está a ser bastante positiva.
Entrevistado 2	<ul style="list-style-type: none"> - Nunca intervimos no quadro da FRONTEX.
Entrevistado 3	<ul style="list-style-type: none"> - Penso de um modo geral que a participação tem sido bastante positiva, e sem dúvida que este é um caso de cooperação e interoperabilidade bem evidente, e que deve ser mantido. - Passa também por uma projecção da imagem da Guarda, no que concerne à sua operacionalidade e eficácia
Entrevistado 4	<ul style="list-style-type: none"> - A agência FRONTEX é seguramente um exemplo de melhor cooperação e interoperabilidade do que a CNCM. - O desempenho da participação portuguesa na FRONTEX, pode-se considerar de bastante proveitosa, sobretudo ao nível da obtenção de recursos para as nossas forças.

Sendo a Frontex um projecto europeu exigindo a cooperação entre as diversas entidades com responsabilidades na vigilância e no controlo do mar territorial e da costa, nesta questão o objectivo era saber como se tem verificado essa mesma cooperação e interoperabilidade entre as entidades portuguesas.

Nesta questão é visível a concordância dos entrevistados, referindo a FRONTEX e a participação da UCC/GNR positiva. Revelando-se a FRONTEX neste caso como grande impulsionadora de uma cooperação operacional, frisando ainda o entrevistado número 4 que a cooperação e a interoperabilidade no caso da FRONTEX revela-se como um melhor exemplo comparativamente ao CNCM. Refere ainda o entrevistado número 3 que este tipo de projectos contribui para uma projecção da imagem da Guarda, no que concerne à sua operacionalidade e eficácia, revelando-se também, como diz o entrevistado número 4, numa proveitosa fonte de obtenção de recursos.

Como conclusões a retirar desta questão pode-se verificar que o caso da FONTEX é um caso de sucesso no que diz respeito à cooperação entre entidades, sendo por sua vez

também um importante meio para a projecção da imagem da GNR a nível internacional e uma importante fonte de recursos.

6. Que razões existiram para o legislador confiar á GNR a gestão e operacionalização de um sistema como o SIVICC, que servirá para o controlo e vigilância da costa portuguesa? Porque não à Marinha?

Quadro 6. 6: Resposta à questão n.º6.

ENTREVISTADO	QUESTÃO N.º6
Entrevistado 1	<ul style="list-style-type: none"> - Penso que existem razões de doutrina (área de Segurança Interna por excelência) e razões relacionadas com a experiência adquirida. - Existe uma longa tradição e um conhecimento profundo sobre estas matérias. Acrescente-se o facto de o SIVICC vir substituir o LAOS. Ora, o LAOS já era operado pela Guarda, logo, nada mais natural que a Guarda continue a deter esta missão.
Entrevistado 2	<ul style="list-style-type: none"> Não conheço as opções do legislador. - Foi uma excelente opção, assegurada por uma continuidade que decorre dos Postos Radar implantados ao longo da costa que continuam em funcionamento e dependentes operacionalmente da UCC.
Entrevistado 3	<ul style="list-style-type: none"> - A Guarda tem a missão de patrulhar, vigiar e controlar a orla costeira e mar territorial, missão que cumpre, desde a extinção da Guarda-Fiscal. - O SIVICC é um sistema de vigilância mais avançado, e que vem substituir o LAOS. Se o LAOS já era operado por nós - Não só numa perspectiva economicista, mas também no sentido de dar continuidade ao trabalho já feito, deve ser operado pela GNR/UCC.
Entrevistado 4	<ul style="list-style-type: none"> - O SIVICC não é mais do que um upgrade do LAOS e se todo o processo de aquisição, implementação e operacionalidade do LAOS correu pela Guarda Fiscal/Brigada Fiscal, não é de estranhar que nessa continuidade a UCC como herdeira da Brigada Fiscal, nas missões de controlo costeiro venha a operar o SIVICC. - O sistema assenta em três pilares (Capacidade de observação de terra para mar, vigilância e intercepção marítima e vigilância e intercepção terrestre). Na perspectiva da Marinha operar o SIVICC, disporia à partida do 1.º Pilar, e parte do 2.º Pilar (a

	vigilância marítima, porque a capacidade de interceptação é duvidosa). Quanto ao 3.º Pilar, com que meios é que a executaria?
--	---

Visto ser a GNR a responsável pelo funcionamento e gestão do SIVICC, nesta questão pretendeu-se saber que razões levaram o legislador a atribuir essas mesmas tarefas à responsabilidade da GNR.

Nesta questão é unânime entre os entrevistados que, no que diz respeito à entrega da gestão do sistema SIVICC à Guarda, a principal razão é a continuidade, ou seja, tendo em conta que já a Brigada Fiscal geria o sistema LAOS faz todo o sentido de também, agora a UCC, gerir o sistema SIVICC. É referido pelo entrevistado número 1 a razão de doutrina, ou seja, o facto de se reportar à área de Segurança interna como motivo da razão da entrega da gestão do SIVICC à GNR, referindo mais uma vez a questão da experiência adquirida pela extinta Brigada Fiscal. O entrevistado número 4 levanta a questão das exigências deste novo sistema onde refere que este está assente em três pilares, sendo eles a capacidade de observação de terra para o mar, vigilância e interceptação marítima e vigilância e interceptação terrestre. Nesta perspectiva o Marinha dispõe de capacidades para responder às exigências do primeiro e segundo pilares (apesar da questão da interceptação neste ser duvidosa), contudo, no que diz respeito à vigilância e capacidade de interceptação terrestres, essa tarefa muito dificilmente poderia ser executada.

Em jeito de conclusão, a GNR pelo seu histórico e experiência adquirida ao longo dos anos de gestão do sistema LAOS e pelos bons resultados daí resultantes, demonstra ser a entidade que mais se qualifica para a gestão do novo sistema SIVICC. O legislador consciente de tudo isto naturalmente em jeito de continuidade, atribuiu a gestão também do novo sistema à Guarda, apresentando esta, o tipo de estrutura e recursos necessários para uma correcta operacionalização do SIVICC.

7. Com a instalação do sistema SIVICC, considera importante o acesso a essa informação por parte de todas as entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial? Como perspectiva a forma de partilha dessa informação?

Quadro 6. 7: Resposta à questão n.º7.

ENTREVISTADO	QUESTÃO N.º7
Entrevistado 1	<ul style="list-style-type: none"> - Considero importante a partilha da informação. - Partilha e não em disponibilidade ou acesso - A partilha de informação relevante em tempo oportuno (nem sempre em tempo real) obriga a que estejam definidos procedimentos e regras, sob pena de existirem conflitos positivos (mais que uma entidade a querer executar a acção) ou negativos (entender-se que cabe a outros a execução da acção). A jusante e em última análise, a falta de regras, tem implicações ao nível da autonomia operacional. Portanto, a questão de acesso e da disponibilidade da informação de carácter operacional tem que ser muito bem equacionada.
Entrevistado 2	<ul style="list-style-type: none"> - A informação do SIVICC deve ser centralizada pela sua sensibilidade. - Deve ser disponibilizada de imediato.
Entrevistado 3	<ul style="list-style-type: none"> - A partilha da informação é sempre importante. - Desde que devidamente tratada, deve ser partilhada. - Mas não só numa via, deverá ser da UCC para as entidades, e das entidades para a UCC. - Outras forças só recorrem à UCC, quando sabem que não têm capacidade para desempenhar, um serviço.
Entrevistado 4	<ul style="list-style-type: none"> - O acesso à informação deve ser visto na óptica da necessidade da mesma, pelo que a partilha tem que ser equacionada em graus de confidencialidade. - Na perspectiva da partilha desta informação haverá que ter muita cautela relativamente ao que fazer com essa informação, nomeadamente a definição do controlo operacional, quais os graus de intervenção e a quais os canais de cooperação.

Com a gestão do SIVICC atribuída pelo legislador à GNR, nesta questão o objectivo foi interrogar os entrevistados, no que diz respeito à partilha de informação. Visto ser a GNR a detentora da informação proveniente do SIVICC, analisa-se nesta questão a forma de partilha da informação, com as demais entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial.

A partilha de informação é com certeza muito importante, contudo, existem certos aspectos nessa mesma partilha que deveram ser tomados em conta. Segundo o entrevistado número 1 é importante a partilha mas não o acesso total, com implicações a nível da autonomia operacional, a partilha de informação é sim relevante mas em tempo oportuno o que vai obrigar a que estejam definidos procedimentos e regras, sob pena de existirem conflitos positivos (mais que uma entidade a querer executar a acção) ou negativos (entender-se que cabe a outros a execução da acção). É importante também, como refere o entrevistado número 3, que a informação não seja partilhada só numa via, isto é, não seja só a UCC a disponibilizar a informação mas que exista também disponibilidade das outras entidades para partilharem a informações que possuem.

Resumindo, a questão de acesso e da disponibilidade da informação de carácter operacional tem que ser muito bem equacionada. Apesar da importância da partilha à que equacionar a relevância da informação e o seu grau de confidencialidade para que, como é referido pelo entrevistado número 4, não surjam complicações nomeadamente na definição do controlo operacional, dos graus de intervenção e quais os canais de cooperação.

8. Acredita que o futuro da Segurança da Costa e do Mar Territorial irá passar pela criação de uma Guarda Costeira Portuguesa, que como se fala poderá fazer parte de uma Guarda Costeira da Europa? Então e o SAM? O CNCM? Continuarão a existir depois desse dia?

Quadro 6. 8: Resposta à questão n.º8.

ENTREVISTADO	QUESTÃO N.º8
Entrevistado 1	<ul style="list-style-type: none"> - Não acredito que num futuro próximo isso possa vir a acontecer. - Seria desejável? Penso que sim. Mesmo com a criação de uma Guarda Costeira julgo que a existência de uma Agência para a Segurança Marítima seria desejável. A verificar-se esse cenário, naturalmente não teria razão de existência o SAM e o CNCM.
Entrevistado 2	<ul style="list-style-type: none"> - Não me parece que o legislador nos próximos anos venha alterar o quadro legal imposto. - Deve existir uma "Força Costeira" bem dimensionada em meios humanos e materiais que permita dar uma resposta eficaz.
Entrevistado 3	<ul style="list-style-type: none"> - É difícil, que isso aconteça, nomeadamente ao nível europeu. - Ao nível nacional penso que até haveria alguma lógica. - Mas GNR ou Polícia Marítima devem encabeçar esse projecto? Qual das duas iria "dar o braço a torcer?!".

Entrevistado 4

- Acredito que sim, e o SAM e o CNCM continuarão a ter o seu papel na “Defesa” da Costa Portuguesa.
- O Problema reside na apetência destas autoridades, para abarcarem missões que não lhe deveriam competir, nomeadamente no âmbito da Segurança Interna.
- No fundo uma Guarda Costeira não compete com a Marinha porque a primeira não precisa nem quer ter Submarinos nem Fragatas e a segunda não precisa de um sistema de vigilância de costa para efectuar a Defesa do Território Nacional.

Nesta questão a intenção foi de perspectivar o futuro da vigilância e o controlo da costa portuguesa e do seu mar territorial, levantando a questão do surgimento de uma Guarda Costeira Portuguesa. E o futuro dos organismos existentes, caso do SAM e do CNCM, na eventualidade da criação dessa mesma Guarda Costeira Portuguesa.

Pelo que a maioria dos entrevistados afirma é muito improvável que num futuro próximo se verifique a criação de uma Guarda Costeira Portuguesa. Contudo como afirma o entrevistado número 1, isso a acontecer seria desejável, surgindo também, além Guarda Costeira, uma Agência para a Segurança Marítima, deixando então o SAM e o CNCM de terem razões de existir. Ao nível europeu, como afirma o entrevistado número 3 a questão da soberania revela-se um obstáculo, contudo a nível nacional diz que haveria uma certa lógica, colocando a questão de quem (GNR ou PM) deveria liderar este projecto. Já o entrevistado número 4 acredita na continuação da existência do SAM e do CNCM mas com um papel na Defesa da costa, não em questões de segurança interna, pois a Guarda Costeira não iria “competir” com a Marinha, são missões distintas.

Em suma é possível no futuro a criação de uma Unidade de Guarda Costeira, contudo é unânime que não será num futuro próximo. A questão é também saber quem irá liderar essa projecto se a GNR com a UCC se a Marinha através da PM. Caso isso acontecesse as estruturas já existentes como são o SAM e o CNCM, ficaram sem razão de existência, podendo dar lugar a uma possível Agência de Segurança Marítima, ou caso continuassem a existir, não interviriam em questões de segurança interna.

CAPÍTULO 7 – CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Neste capítulo o objectivo é apresentar uma reflexão final dos efeitos do trabalho teórico e empírico e apresentar resultados que satisfaçam a proeminência do tema em questão. É ambicioso falar da relação entre cooperação e coordenação, dois conceitos amplos, que muitas vezes surgem, mas que poucas vezes são tratados de forma objectiva. Os resultados são hoje, uma preocupação constante das organizações que querem ser competitivas. As questões relacionadas com a segurança interna do país, como é o caso, não são diferentes, isto é, as entidades com maior poder sobre a gestão dos meios disponíveis para a vigilância e controlo da costa e do mar territorial português, competem pela apresentação de resultados. Isto não quer dizer que se trate de uma competição negativa, pois é esta competição que cria a motivação para continuar com o bom trabalho que tem vindo a ser desenvolvido por estas entidades nos últimos anos.

A Guarda Nacional Republicana atravessa uma fase de transição, potenciada pelo surgimento de uma nova Lei Orgânica, advindo daí a Unidade de Controlo Costeiro, pois a veloz evolução do mundo actual e as exigências da sociedade em termos de segurança e bem-estar determinam o aperfeiçoamento da instituição em todos os domínios. A implementação de um novo sistema de vigilância como é o SIVICC, a criação de um decreto (Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro) que pretende regular e agilizar as relações de cooperação/coordenação entre as várias entidades com responsabilidades na vigilância e controlo da costa e do mar territorial português, são exemplos da preocupação crescente pela segurança da costa portuguesa, que por sua vez é uma importante porta de acesso para a comunidade europeia. Torna-se por isso necessária uma acção concertada entre as autoridades para que a eficácia seja colocada acima dos interesses das instituições. Cada vez mais se exige a delimitação de competências e de áreas de actuação, querendo dizer com isto que as questões de segurança interna, respeitantes essencialmente ao policiamento e fiscalização deverão ser entregues às autoridades que sejam específicas nesta área, libertando por exemplo a Marinha para a sua função de Defesa. Assumindo-se a GNR/UCC como a mais preparada e qualificada para assumir os papel preponderante na questão da Segurança.

A coordenação a nível operacional depende de diversos factores: O relacionamento inter-instituições, os conflitos de competências existentes, a legislação existente. A operacionalização do Decreto Regulamentar acima mencionado teria lugar, numa primeira fase, em sede do CNCM. Contudo da análise efectuada ir-se-ão manter alguns conflitos de competências, pois o decreto fala de entidades que devem coordenar, contudo as competências genéricas, ou reservadas influenciam esta coordenação. Por outro lado, a

Unidade de Controlo Costeiro irá dar passos para uma efectiva cooperação com algumas entidades.

Quanto aos membros do SAM, certamente que existem áreas susceptíveis de coordenação. Entre a Polícia marítima e a UCC, revela-se difícil. A junção das duas forças, embora sejam eles militarizados, iria evitar áreas de conflito existentes melhorando certamente a vigilância da fronteira marítima. À Marinha de Guerra, as suas atribuições na área da Defesa, bem como, aí sim, face à inexistência de meios actualmente, colaboração fora da zona contígua.

Para caracterizar os níveis de cooperação/coordenação entre a GNR e as demais entidades intervenientes nas questões da vigilância e controlo da costa e do mar territorial procura-se dar resposta às hipóteses inicialmente colocadas:

H1: O Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro é uma mais-valia para a melhoria na cooperação/coordenação entre a GNR e as demais entidades nele presentes.

H2: É positivo, no que diz respeito à cooperação/coordenação entre entidades do SAM, o facto de que a sua estrutura está assente na estrutura da Marinha.

H3: Existe uma cooperação/coordenação positiva entre a GNR e a PM.

H4: A FRONTEX é um bom exemplo de coordenação/cooperação entre a GNR e as demais entidades nela envolvidas.

H5: A GNR é a entidade mais adequada para uma correcta gestão do SIVICC.

H6: É importante a disponibilização da informação advinda do SIVICC, pela GNR, para as demais entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa.

H7: O futuro da segurança da costa portuguesa passa pela criação de uma Guarda Costeira Portuguesa.

7.1 VERIFICAÇÃO DAS HIPÓTESES

Da investigação realizada ao longo deste trabalho enumerou-se um conjunto de dados que se pretenderam organizar de forma conclusiva, na tentativa de responder à pergunta de partida e comprovar a validade das hipóteses formuladas:

1. Relativamente à **hipótese 1**, verifica-se que apesar de ainda haver um longo caminho a ser percorrido, no que diz respeito à coordenação, o Decreto Regulamentar 86/2007 permitiu uma maior abertura entre as várias entidades, contudo a questão da cooperação carece de esclarecimento, visto que, o “abrir mão” da capacidade de controlo revela-se sempre difícil por parte das entidades. A criação do CNCM revele-se relevante no contexto da cooperação, contudo a falta de exercícios operacionais reais deixa ainda espaço para a expectativa do seu comportamento futuro.
2. No que diz respeito à **hipótese 2**, esta é negativa, visto serem do próprio intuito do SAM, as questões policiais e de fiscalização, a lógica da sua estrutura estar assente na estrutura da Marinha torna-se desadequado, surgindo a UCC como a entidade mais adequada para gestão destas tarefas, ou então, a criação de um Agência com estrutura independente.
3. Para a **hipótese 3**, no que diz respeito à cooperação, esta é praticamente inexistente, dependendo na maioria das vezes do relacionamento entre comandantes locais ou de ordens emanadas pelo escalão superior. O facto de serem duas forças concorrentes e independentes gera essa mesma dificuldade de cooperação. Em relação a uma possível junção da PM à UCC/GNR esta é plausível, contudo razões de natureza política, principalmente na perspectiva da Marinha dificilmente o permitirá.
4. No que concerne à **hipótese 4**, verifica-se que o caso da Frontex é um exemplo de sucesso, no que concerne à cooperação entre a GNR e as demais entidades nela intervenientes, sendo além disso, um importante meio de projecção da imagem da GNR bem como uma importante fonte de recursos.

5. No que diz respeito à **hipótese 5**, razões essencialmente históricas, tendo em conta os longos anos de gestão do sistema LAOS, numa perspectiva de continuidade pela experiência adquirida, a GNR revela-se como a melhor opção para a gestão do SIVICC. Contabilizando também as questões de doutrina, ou seja, o facto de o SIVICC ter como base a questão de segurança interna, uma questão particularmente do âmbito policial.
6. Relativamente à **hipótese 6**, a questão do acesso e da disponibilidade da informação de carácter operacional tem de ser muito bem equacionada. Apesar de ser importante a partilha da informação, à que ter em conta a relevância e o grau de confidencialidade dessa mesma informação, para que não surjam complicações nomeadamente na definição controlo operacional, dos graus de intervenção e quais os canais de cooperação. Isto obriga a que estejam bem definidos procedimentos e regras, sob pena de existirem conflitos onde exista mais de uma entidade a querer executar a acção ou onde a indecisão sobre a quem cabe a acção se verifique.
7. Para a **hipótese 7**, é plausível que num futuro, não muito próximo, a criação de uma Guarda Costeira seja uma realidade. A questão de quem irá liderar esse projecto (GNR ou Marinha) é um dos obstáculos que se iram observar. Outra questão que se levanta será a da capacidade a nível estrutural de Portugal suportar mais uma força de segurança. Portanto se já existe uma força de segurança com missão ao nível da segurança interna, será a essa que deverá ser entregue tal incumbência.

7.2 LIMITAÇÕES DA INVESTIGAÇÃO

A principal limitação deve-se essencialmente à falta da preparação do autor para a realização de um trabalho deste tipo e também a dificuldade em delimitar este tema tão abrangente e complexo. A pouca abertura de outras entidades para a realização deste trabalho foi também uma grande limitação. Por último o limite de paginação, superiormente imposto, torna-se mais um obstáculo, impedindo de aprofundar um pouco mais e melhor a qualidade da investigação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BIBLIOGRAFIA

ACADEMIA MILITAR (2008), *Orientações para redacção de trabalhos*, Academia Militar, Lisboa.

ACCENTURE (2006), *Estudo de Racionalização de Estruturas da GNR e PSP: Relatório Final*, Ministério da Administração Interna, 205 pp., versão pdf.

CARVALHO, L.(15, Maio, 2008). Segurança e Vigilância dos Espaços Marítimos. Acta da conferência na Assembleia da República: *Portugal e o Mar*.

FORTIN, M.F., (2003). *O processo de investigação da concepção à realização*. Loures: Lusociência

GUERRA, I.C. (2006). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdos – Sentidos e formas de Uso*. Estoril: Principia.

QUIVY, R., & Campenhoudt, L. V. (1992). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.

ROSÁRIO, N. M. S. (2008). *Network Centric Warfare: O caso de estudo SIVICC, 5ª Edição da Pós-graduação de Guerra da Informação e Competitive Intelligence*. Lisboa: Academia Militar

SANTOS, J., Luís, A., (2007). *Manual de Metodologia das Ciências Sociais*. Academia Militar. Lisboa

SARMENTO, M., (2008). *Guia Prático sobre a Metodologia para a Elaboração, Escrita e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*. Lisboa: Universidade Lusíada Editora

LEGISLAÇÃO

Lei n.º 63/2007 de 06 de Novembro - Aprova a Lei Orgânica da GNR.

Decreto-Lei n.º43/2002 de 2 de Março – Cria o SAM.

Decreto-Lei n.º 226/2006 de 15 de Novembro

Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro

Despacho Conjunto n.º386/2006 publicado no Diário da República, II Série, nº 89, de 9 de Maio de 2006

Despacho n.º 74/08-OG – Unidade de Controlo Costeiro.

Regulamento (CE) n.º2007/2004 do Conselho de 26 de Outubro de 2004

Resolução do Conselho 163/2006 de 12 de Dezembro - Estratégia Nacional para o Mar.

SÍTIOS DA INTERNET

1. Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas
www.frontex.europa.eu/
2. Baptista, P.(2006). *LVI 23 ZaviaI*. Recuperado em Março, 2009, em
<http://www.transportes-xxi.net/fotografia/foto/3035>
3. Europa, Actividades da União Europeia
<http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l14541.htm>
4. Governo Português
www.portugal.gov.pt

Fornece informações e disponibiliza comunicados acerca das acções efectuadas pelo Estado português no âmbito de matérias relacionadas com os assuntos do mar e da costa territorial.

5. Guarda Nacional Republicana

www.gnr.pt

Fornece informações sobre a sua orgânica, programas e legislação. (Acedido em Janeiro de 2009).

6. Lusa (14-01-2007). António Costa diz que reforço da fronteira comum é mais importante que nunca. *Público*. Recuperado em Janeiro, 2009, em

<http://ultimahora.publico.clix.pt/noticia.aspx?id=1282439&idCanal=31>

7. Magalhães, J. (2007). *Seminário sobre Cooperação Prática em matéria de Controlo da Fronteira Externa Marítima da União Europeia*. Lisboa. Recuperado em Janeiro, 2009, em

http://www.mai.gov.pt/data/actualidades_e_destaquas/docs/%7B6413200D-D90E-40FA-8BEA-754ECA95C60D%7D_Ccontrolo_%20da%20_fronreira_maritima_intervencao_SEAAI_23_11_2007.htm

8. Ministério da Administração Interna

www.mai.gov.pt

Apresenta informações sobre o seu organigrama, os seus responsáveis, programas e vários organismos ligados ao Ministério (Acedido em Janeiro de 2009).

9. Rádio Televisão Portuguesa

<http://tv1.rtp.pt/noticias/?article=59128&visual=3&layout=10>

Sistema de vigilância em uso na costa (LAOS) "está obsoleto". Publicado em 20 de Março de 2008. Recuperado em Fevereiro de 2009

10. *SIVICC - VTS ou como criar sinergias e poupar recursos*. (2008). Recuperado em Janeiro, 2009, em

<http://opinioao.mai-gov.info/2008/04/17/sivicc-vts-ou-como-criar-sinergias-e-poupar-recursos/>

11. *Sistema Integrado de Vigilância Costeira*. Recuperado em Fevereiro, 2009, em

<http://www.mai.gov.pt/lertexto.asp?id=33>

12. TDSnews. (2208). *SIVICC operacional em 2010*. Recuperado em Fevereiro, 2009, em

<http://www.xmp.com.pt/tdsnews/185.1094.0.0.1.0.phtml>

13. Varela, C. (2007, Dezembro 17). Fortaleza electrónica vai vigiar a costa. *Jornal de Notícias*. Recuperado em Fevereiro, 2009, de

http://avenidadaliberdade.org/index.php?content=805&co_template=10

APÊNDICES

APÊNDICE A - GUIÃO DA ENTREVISTA

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Unidade de Controlo Costeiro e a interoperabilidade com as demais entidades a quem também está cometida a vigilância e o controlo da costa e do mar territorial”.

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos ao contributo da Guarda Nacional Republicana (GNR) no controlo e na vigilância da costa portuguesa, bem como analisar na perspectiva da GNR, os níveis de cooperação e coordenação existente nesta matéria com as demais entidades envolvidas nesta missão.

Está de acordo que a entrevista seja transcrita e anexada ao Trabalho de Investigação aplicada que estou a realizar?

Como classifica a cooperação e a interoperabilidade entre as diversas entidades responsáveis pela vigilância e controlo do mar territorial antes e depois da criação do CNCM (criado pelo Decreto Regulamentar nº.86/2007)?

Ao nível operacional como caracteriza a coordenação/cooperação entre as entidades presentes no Decreto Regulamentar 86/2007 desde a sua criação? Passado um ano desde a criação deste diploma, podemos dizer que existe efectiva cooperação e coordenação de actividades entre as entidades ali presentes?

Exercem o poder de Autoridade Marítima, no quadro do SAM e suas atribuições as seguintes entidades: Autoridade Marítima Nacional (AMN); Policia Marítima (PM); Guarda Nacional Republicana (GNR); Polícia de Segurança Pública (PSP); Policia Judiciária (PJ); Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF); Inspeção-Geral das Pescas; Instituto da Água; Instituto Portuário de Transportes Marítimos (IPTM); Autoridades Portuárias; Direcção-Geral de Saúde.

Assim, e de acordo com o Decreto-Lei n.º 43/2002 de 2 de Março o papel de Autoridade Marítima, é cometido ao SAM, o qual tem como órgão central a Direcção-Geral de Autoridade Marítima (DGAM), como órgãos regionais os Departamentos Marítimos e como órgãos locais as Capitánias dos Portos.

A Questão é, sendo este um sistema que agrega diversas entidades com atribuições legais diversas de cariz policial, e ele próprio (o SAM) voltado para a fiscalização/policiamento, será proveitoso na perspectiva da cooperação e interoperabilidade a estrutura do SAM estar toda assente na estrutura da Marinha?

Como caracteriza a dinâmica ao nível da cooperação e da interoperabilidade entre os membros do SAM e em particular entre a Policia Marítima e a GNR (UCC)? Como veria a junção das duas polícias?

É a agência FRONTEX um exemplo de cooperação e interoperabilidade? Como classifica o desempenho que tem tido a participação portuguesa na FRONTEX?

Que razões existiram para o legislador confiar á GNR a gestão e operacionalização de um sistema como o SIVICC, que servirá para o controlo e vigilância da costa portuguesa? Porque não á Marinha?

Com a instalação do sistema SIVICC, considera importante o acesso a essa informação por parte de todas as entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial? Como perspectiva a forma de partilha dessa informação?

Acredita que o futuro da Segurança da Costa e do Mar Territorial irá passar pela criação de uma Guarda Costeira Portuguesa, que como se fala poderá fazer parte de uma Guarda Costeira da Europa? Então e o SAM? O CNCM? Continuarão a existir depois desse dia?

Agradeço pela sua disponibilidade e boa vontade para a realização deste trabalho

APÊNDICE B - Entrevista ao Cmdt de Destacamento de Controlo Costeiro de Matosinhos.

Entrevistado:

Major José Carlos Fernandes da Costa

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Unidade de Controlo Costeiro e a interoperabilidade com as demais entidades a quem também está cometida a vigilância e o controlo da costa e do mar territorial”.

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos ao contributo da Guarda Nacional Republicana (GNR) no controlo e na vigilância da costa portuguesa, bem como analisar na perspectiva da GNR, os níveis de cooperação e coordenação existente nesta matéria com as demais entidades envolvidas nesta missão.

Está de acordo que a entrevista seja transcrita e anexada ao Trabalho de Investigação aplicada que estou a realizar?

Sim.

Como classifica a cooperação e a interoperabilidade entre as diversas entidades responsáveis pela vigilância e controlo do mar territorial antes e depois da criação do CNCM (criado pelo Decreto Regulamentar nº.86/2007)?

R: Apesar de criado há mais de seis anos o CNCM melhorou alguns aspectos da cooperação entre entidades, essencialmente no aspecto formal, não tendo ainda obtido quaisquer resultados visíveis no aspecto operacional da interoperabilidade entre as forças. Até à data ainda só se conseguiu montar um exercício experimental, não havendo registo de qualquer exercício operacional real que testasse o comportamento das diversas entidades em cooperação.

Ao nível operacional como caracteriza a coordenação/cooperação entre as entidades presentes no Decreto Regulamentar 86/2007 desde a sua criação? Passado um ano desde a criação deste diploma, podemos dizer que existe efectiva cooperação e coordenação de actividades entre as entidades ali presentes?

R: Ao nível operacional existe coordenação/cooperação sobretudo com a PSP, SEF e IGP, essencialmente porque sempre existiu, não tendo o D.R. 86/2007 vindo acrescentar

ou melhorar o que quer que fosse. Passado um ano desde a criação deste diploma, ainda nada se alterou relativamente à efectiva cooperação e coordenação de actividades entre as diversas entidades, continuando cada qual a tentar “vender o seu peixe”.

Exercem o poder de Autoridade Marítima, no quadro do SAM e suas atribuições as seguintes entidades: Autoridade Marítima Nacional (AMN); Policia Marítima (PM); Guarda Nacional Republicana (GNR); Polícia de Segurança Pública (PSP); Policia Judiciária (PJ); Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF); Inspecção-Geral das Pescas; Instituto da Água; Instituto Portuário de Transportes Marítimos (IPTM); Autoridades Portuárias; Direcção-Geral de Saúde.

Assim, e de acordo com o Decreto-Lei n.º 43/2002 de 2 de Março o papel de Autoridade Marítima, é cometido ao SAM, o qual tem como órgão central a Direcção-Geral de Autoridade Marítima (DGAM), como órgãos regionais os Departamentos Marítimos e como órgãos locais as Capitánias dos Portos.

A Questão é, sendo este um sistema que agrega diversas entidades com atribuições legais diversas de cariz policial, e ele próprio (o SAM) voltado para a fiscalização/policiamento, será proveitoso na perspectiva da cooperação e interoperabilidade a estrutura do SAM estar toda assente na estrutura da Marinha?

R: Este sistema, criado pela Marinha, apenas se pode considerar proveitoso numa óptica “narcisista” da própria Marinha. De resto não vejo que um sistema de cooperação entre forças em que uma delas tem mais poder do que todas as outras juntas, venha algum dia a dar resultados proveitosos.

Como caracteriza a dinâmica ao nível da cooperação e da interoperabilidade entre os membros do SAM e em particular entre a Policia Marítima e a GNR (UCC)? Como veria a junção das duas polícias?

R: Não se pode aferir a dinâmica de uma cooperação inexistente. Conforme atrás foi referido o SAM foi criado essencialmente para dar protagonismo à Marinha, encapotado pelo chavão da interoperabilidade. Quanto à junção da Polícia Marítima com a UCC da GNR, é um cenário que não é difícil de equacionar num quadro de uma nova força do tipo “Guarda Costeira”. O maior problema reside no poder da Autoridade Marítima, exercido através dos “Capitães de Porto”, que ficaria significativamente enfraquecido, com a criação desta nova força. Para além disso a situação de dezenas de altos quadros da DGAM ficaria fragilizada uma vez que dificilmente se justificaria a sua função. Resumidamente a junção das duas forças em termos operacionais é perfeitamente possível e julgo eu que até desejada, mas em termos políticos a Marinha, não vai querer perder com facilidade o poder que detém sobre a Polícia Marítima.

É a agência FRONTEX um exemplo de cooperação e interoperabilidade? Como classifica o desempenho que tem tido a participação portuguesa na FRONTEX?

R: A agência FRONTEX é seguramente um exemplo de melhor cooperação e interoperabilidade do que a CNCM, pois não enferma do mal que sofre o segundo em que uma força tenta ser superior a todas as outras. O desempenho da participação portuguesa na FRONTEX, pode-se considerar de bastante proveitosa, sobretudo ao nível da obtenção de recursos para as nossas forças.

Que razões existiram para o legislador confiar á GNR a gestão e operacionalização de um sistema como o SIVICC, que servirá para o controlo e vigilância da costa portuguesa? Porque não á Marinha?

R: Para se entender na plenitude esta decisão, será necessário recuar pelo menos 15 anos, a quando da instalação na Costa Portuguesa do LAOS. O SIVICC não é mais do que um upgrade do LAOS e se todo o processo de aquisição, implementação e operacionalidade do LAOS correu pela Guarda Fiscal/Brigada Fiscal, não é de estranhar que nessa continuidade a UCC como herdeira da Brigada Fiscal, nas missões de controlo costeiro venha a operar o SIVICC. Para além disso não nos podemos esquecer que o sistema assenta em três pilares (Capacidade de observação de terra para mar, vigilância e intercepção marítima e vigilância e intercepção terrestre). Na perspectiva da Marinha operar o SIVICC, disporia à partida do 1.º Pilar, e parte do 2.º Pilar (a vigilância marítima, porque a capacidade de intercepção é duvidosa). Quanto ao 3.º Pilar, com que meios é que a executaria?

Com a instalação do sistema SIVICC, considera importante o acesso a essa informação por parte de todas as entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial? Como perspectiva a forma de partilha dessa informação?

R: O acesso à informação deve ser visto na óptica da necessidade da mesma, pelo que a partilha tem que ser equacionada em graus de confidencialidade. Na perspectiva da partilha desta informação haverá que ter muita cautela relativamente ao que fazer com essa informação, nomeadamente a definição do controlo operacional, quais os graus de intervenção e a quais os canais de cooperação. A não ser assim corre-se o risco de andarmos todos a correr atrás do mesmo e a atropelarmo-nos consecutivamente.

Acredita que o futuro da Segurança da Costa e do Mar Territorial irá passar pela criação de uma Guarda Costeira Portuguesa, que como se fala poderá fazer parte de uma Guarda Costeira da Europa? Então e o SAM? O CNCM? Continuarão a existir depois desse dia?

R: Acredito que sim, e o SAM e o CNCM continuarão a ter o seu papel na “Defesa” da Costa Portuguesa. O Problema reside na apetência destas autoridades, para abarcarem missões que não lhe deveriam competir, nomeadamente no âmbito da Segurança Interna. No fundo uma Guarda Costeira não compete com a Marinha porque a primeira não precisa nem quer ter Submarinos nem Fragatas e a segunda não precisa de um sistema de vigilância de costa para efectuar a Defesa do Território Nacional.

APÊNDICE C - Entrevista ao Cmdt de Destacamento de Controlo Costeiro de Lisboa.

Entrevistado

Major Paulo Alexandre Silva Guerreiro

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Unidade de Controlo Costeiro e a interoperabilidade com as demais entidades a quem também está cometida a vigilância e o controlo da costa e do mar territorial”.

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos ao contributo da Guarda Nacional Republicana (GNR) no controlo e na vigilância da costa portuguesa, bem como analisar na perspectiva da GNR, os níveis de cooperação e coordenação existente nesta matéria com as demais entidades envolvidas nesta missão.

Está de acordo que a entrevista seja transcrita e anexada ao Trabalho de Investigação aplicada que estou a realizar?

Sim.

Como classifica a cooperação e a interoperabilidade entre as diversas entidades responsáveis pela vigilância e controlo do mar territorial antes e depois da criação do CNCM (criado pelo Decreto Regulamentar nº.86/2007)?

R: Considero que era fraca antes da criação do CNCM mas actualmente existe uma tendência para melhorar. Na verdade a coordenação era praticamente inexistente o que equivale a dizer que qualquer avanço, embora pouco significativo, representa sempre uma melhoria. O Decreto Regulamentar nº86/2007, neste aspecto, teve um efeito bastante positivo.

Ao nível operacional como caracteriza a coordenação/cooperação entre as entidades presentes no Decreto Regulamentar 86/2007 desde a sua criação? Passado um ano desde a criação deste diploma, podemos dizer que existe efectiva cooperação e coordenação de actividades entre as entidades ali presentes?

R: Ao nível operacional considero que existe, por parte das diferentes entidades, uma maior disponibilidade para se relacionarem. Contudo isso não significa que se tenham alcançado níveis de coordenação e cooperação efectivos, permanentes e perfeitamente

assumidos. O caminho a percorrer é longo e ainda existem muitas matérias que carecem de clarificação, nomeadamente ao nível da aplicação prática de diversos conceitos (coordenação, controlo, comando, etc.).

Exercem o poder de Autoridade Marítima, no quadro do SAM e suas atribuições as seguintes entidades: Autoridade Marítima Nacional (AMN); Polícia Marítima (PM); Guarda Nacional Republicana (GNR); Polícia de Segurança Pública (PSP); Polícia Judiciária (PJ); Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF); Inspecção-Geral das Pescas; Instituto da Água; Instituto Portuário de Transportes Marítimos (IPTM); Autoridades Portuárias; Direcção-Geral de Saúde.

Assim, e de acordo com o Decreto-Lei n.º 43/2002 de 2 de Março o papel de Autoridade Marítima, é cometido ao SAM, o qual tem como órgão central a Direcção-Geral de Autoridade Marítima (DGAM), como órgãos regionais os Departamentos Marítimos e como órgãos locais as Capitánias dos Portos.

A Questão é, sendo este um sistema que agrega diversas entidades com atribuições legais diversas de cariz policial, e ele próprio (o SAM) voltado para a fiscalização/policiamento, será proveitoso na perspectiva da cooperação e interoperabilidade a estrutura do SAM estar toda assente na estrutura da Marinha?

R: Eu considero que não. Por duas razões objectivas. Primeiro porque, apesar de se estar a falar de uma estrutura transversal a diferentes sectores, existe uma componente de cariz policial extremamente forte, eu diria mesmo que é a componente mais vincada. Logo, a segurança interna tem de ter uma capacidade de intervenção mais efectiva. Segundo, porque as melhores práticas nesta matéria indicam que a melhor solução é a criação de uma estrutura independente e autónoma à imagem de uma Agência.

Como caracteriza a dinâmica ao nível da cooperação e da interoperabilidade entre os membros do SAM e em particular entre a Polícia Marítima e a GNR (UCC)? Como veria a junção das duas polícias?

R: Por tradição não existe dinâmica de cooperação e muito menos de interoperabilidade. A cooperação já acontece pontualmente. Acredito que, com boa vontade, os níveis de cooperação poderão vir a melhorar. O mesmo não será previsível, a curto prazo, para as questões de interoperabilidade. Disponibilizar informação operacional em tempo oportuno sem a existência de uma coordenação aceite e muitíssimo bem definida é praticamente impossível. Poderá estar em causa a independência e a autonomia operacional. Quem é que abdica disso?

Sobre a segunda parte da questão devo dizer que a UCC, actualmente, projecta a sua missão assente em três vectores. A vigilância e o controlo da orla costeira e mar territorial através do SIVICC, a vigilância e a intervenção terrestre através de equipas e meios auto e a vigilância e intervenção marítima através dos meios marítimos. A Polícia Marítima e os seus recursos enquadram-se no vector marítimo e constituiriam, naturalmente, uma mais-valia.

É a agencia FRONTEX um exemplo de cooperação e interoperabilidade? Como classifica o desempenho que tem tido a participação portuguesa na FRONTEX?

R: A FRONTEX tem dado um enorme contributo para a cooperação operacional. A elaboração de estudos como o MEDSEA e o BORTEC contribuíram decisivamente para o que hoje se está a passar em termos Europeus e naturalmente em Portugal. Estes estudos concluíram pela criação, por parte de todos os Estados Membros, de Centros de Coordenação Nacional para as matérias de âmbito de segurança marítima. Portugal tem estado envolvido activamente nos projectos da FRONTEX.

A participação portuguesa pode-se caracterizar como sendo pró-activa e em absoluta concordância com os projectos em curso (NCC; EUROSUR; EPN; Joint Operations; RABITT; etc.). Em suma, considero que está a ser bastante positiva.

Que razões existiram para o legislador confiar á GNR a gestão e operacionalização de um sistema como o SIVICC, que servirá para o controlo e vigilância da costa portuguesa? Porque não á Marinha?

R: Penso que existem razões de doutrina (área de Segurança Interna por excelência) e razões relacionadas com a experiência adquirida. A Guarda tem a missão de patrulhar, vigiar e controlar a orla costeira e mar territorial desde os tempos da Guarda-Fiscal. Existe, portanto, uma longa tradição e um conhecimento profundo sobre estas matérias. Acrescente-se o facto de o SIVICC vir substituir o LAOS. Ora, o LAOS já era operado pela Guarda, logo, nada mais natural que a Guarda continue a deter esta missão.

Com a instalação do sistema SIVICC, considera importante o acesso a essa informação por parte de todas as entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial? Como perspectiva a forma de partilha dessa informação?

R: Considero importante a partilha da informação. Contudo, não nos podemos iludir. Atenção que eu falo em partilha e não em disponibilidade ou acesso. Tal como eu já tive oportunidade de referir a partilha de informação relevante em tempo oportuno (nem sempre em tempo real) obriga a que estejam definidos procedimentos e regras, sob pena de existirem conflitos positivos (mais que uma entidade a querer executar a acção) ou

negativos (entender-se que cabe a outros a execução da acção). A jusante e em última análise, a falta de regras, tem implicações ao nível da autonomia operacional. Portanto, a questão de acesso e da disponibilidade da informação de carácter operacional tem que ser muito bem equacionada.

Acredita que o futuro da Segurança da Costa e do Mar Territorial irá passar pela criação de uma Guarda Costeira Portuguesa, que como se fala poderá fazer parte de uma Guarda Costeira da Europa? Então e o SAM? O CNCM? Continuarão a existir depois desse dia?

R: Não acredito que num futuro próximo isso possa vir a acontecer. Seria desejável? Penso que sim. Mesmo com a criação de uma Guarda Costeira julgo que a existência de uma Agência para a Segurança Marítima seria desejável. A verificar-se esse cenário, naturalmente não teria razão de existência o SAM e o CNCM.

É verdade que o “estados das coisas” não pode nem deve permanecer como até aqui. Hoje já se conclui pela mudança e pela necessidade de transformar. Esperemos que o futuro traga boas novas e que a Guarda faça parte desse futuro.

APÊNDICE D – Entrevista ao Cmdt de Destacamento de Controlo Costeiro de Sines.

Entrevistado:

Major Victor Manuel Roldão Caeiro

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Unidade de Controlo Costeiro e a interoperabilidade com as demais entidades a quem também está cometida a vigilância e o controlo da costa e do mar territorial”.

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos ao contributo da Guarda Nacional Republicana (GNR) no controlo e na vigilância da costa portuguesa, bem como analisar na perspectiva da GNR, os níveis de cooperação e coordenação existente nesta matéria com as demais entidades envolvidas nesta missão.

Está de acordo que a entrevista seja transcrita e anexada ao Trabalho de Investigação aplicada que estou a realizar?

Sim.

Como classifica a cooperação e a interoperabilidade entre as diversas entidades responsáveis pela vigilância e controlo do mar territorial antes e depois da criação do CNCM (criado pelo Decreto Regulamentar nº.86/2007)?

R: Relativamente a esta primeira questão, como sabe, a GNR dispõe de um representante no CNCM nomeado pelo Comandante Geral, que estará habilitado a responder à questão formulada.

No entanto devo dizer-lhe que me parece que no âmbito local a cooperação e interoperabilidade dependem em muito dos responsáveis locais.

Até ao momento, sujeito a confirmação, parece-me que ocorreu apenas uma operação planeada pelo CNCM, e localmente foram de facto empregues os meios marítimos deste destacamento, e tendo em conta que se tratava de uma operação em alto mar, fez algum sentido que a coordenação, ou melhor que o papel relevante coubesse á Marinha.

Ao nível operacional como caracteriza a coordenação/cooperação entre as entidades presentes no Decreto Regulamentar 86/2007 desde a sua criação? Passado um ano

desde a criação deste diploma, podemos dizer que existe efectiva cooperação e coordenação de actividades entre as entidades ali presentes?

R: Confesso, como lhe referi logo de inicio, neste curto tempo, que não senti nenhuma coordenação.

Ao nível da cooperação, devo dizer que, esse é um papel que cada um de nós, Comandante deve assumir, interiorizar e procurar dar cumprimento à dita cooperação.

Estou em condições de informar que no decorrer de uma operação ao nível do DCOSINES, foi possível interceptar em alto mar, a 10 milhas da costa uma embarcação "Lancha Voadora" com três tripulantes (Um espanhol e dois marroquinos), suspeitos da prática de trafico de estupefacientes, que conduzimos ao Porto de Sines, e em cumprimento legal do que se estipulou no Decreto Regulamentar n.º 86/2007 de 12 de Dezembro, após terem sido accionadas todas as medidas cautelares e levantado o respectivo auto de noticia foram contactadas a PJ e SEF que compareceram na sede do Destacamento e posso confirmar que a cooperação foi total e sem reparos.

Exercem o poder de Autoridade Marítima, no quadro do SAM e suas atribuições as seguintes entidades: Autoridade Marítima Nacional (AMN); Policia Marítima (PM); Guarda Nacional Republicana (GNR); Polícia de Segurança Pública (PSP); Policia Judiciária (PJ); Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF); Inspecção-Geral das Pescas; Instituto da Água; Instituto Portuário de Transportes Marítimos (IPTM); Autoridades Portuárias; Direcção-Geral de Saúde.

Assim, e de acordo com o Decreto-Lei n.º 43/2002 de 2 de Março o papel de Autoridade Marítima, é cometido ao SAM, o qual tem como órgão central a Direcção-Geral de Autoridade Marítima (DGAM), como órgãos regionais os Departamentos Marítimos e como órgãos locais as Capitánias dos Portos.

A Questão é, sendo este um sistema que agrega diversas entidades com atribuições legais diversas de cariz policial, e ele próprio (o SAM) voltado para a fiscalização/policiamento, será proveitoso na perspectiva da cooperação e interoperabilidade a estrutura do SAM estar toda assente na estrutura da Marinha?

R: Dúvidas não há que a GNR no quadro do SAM tem as atribuições consignadas no Art. 6.º do Decreto-lei 43/2002 de 02MAR. Posteriormente através de um quadro legal de igual escalão Decreto-lei n.º 86/2007 de 12DEC foi criado um quadro de cooperação, e é nesse quadro que actualmente se desenvolve a interoperabilidade.

A questão é face a reestruturação da GNR e criação da UCC, com competências específicas "Lei 63/2007 de 06NOV", de vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre ou

marítima em toda a costa e mar territorial (...), fará sentido manter o actual quadro de cooperação? Não deverá ser revisto todo o quadro legal de SAM e estrutura da ANM?

Como caracteriza a dinâmica ao nível da cooperação e da interoperabilidade entre os membros do SAM e em particular entre a Policia Marítima e a GNR (UCC)? Como veria a junção das duas polícias?

R: Conforme já referi anteriormente a dinâmica de cooperação é implementada pelos Comandantes locais e ela pode ir tão longe quanto possível dentro do quadro legal imposto. No que se refere á ligação local ao nível de cooperação entre UCC e PM posso dizer que existe um bom relacionamento pessoal. Não se verificou neste curto espaço de tempo nenhuma ocorrência que permita testar a boa cooperação e interoperabilidade. Relativamente á junção da UCC e PM, julgo que ela deveria ter sido colocada antes da criação da UCC, é agora um pouco extemporânea. Mas, o quadro legal de competências deve ser alterado, basta verificar que a GNR/UCC possui massa humana que ultrapassa claramente a PM e permite responder 24/24 horas, sendo limitada apenas pelos meios marítimos em alto mar.

É a agencia FRONTEX um exemplo de cooperação e interoperabilidade? Como classifica o desempenho que tem tido a participação portuguesa na FRONTEX?

R: Sobre esta questão não me pronuncio porque nunca participei no quadro da FRONTEX.

Que razões existiram para o legislador confiar á GNR a gestão e operacionalização de um sistema como o SIVICC, que servirá para o controlo e vigilância da costa portuguesa? Porque não á Marinha?

R: Não conheço as opções do legislador, mas, ao que parece foi uma excelente opção, assegurada por uma continuidade que decorre dos Postos Radar implantados ao longo da costa que continuam em funcionamento e dependentes operacionalmente da UCC.

Com a instalação do sistema SIVICC, considera importante o acesso a essa informação por parte de todas as entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial? Como perspectiva a forma de partilha dessa informação?

R: A informação do SIVICC deve ser centralizada pela sua sensibilidade, contudo ela deve ser disponibilizada de imediato, ao minuto, sempre que as mais diversas situações que podem ocorrer merecerem a intervenção de outras entidades.

Acredita que o futuro da Segurança da Costa e do Mar Territorial irá passar pela criação de uma Guarda Costeira Portuguesa, que como se fala poderá fazer parte de uma Guarda Costeira da Europa? Então e o SAM? O CNCM? Continuarão a existir depois desse dia?

R: Não me parece que o legislador nos próximos anos venha alterar o quadro legal imposto.

Mas, é minha opinião que deve existir uma "Força Costeira" bem dimensionada em meios humanos e materiais que permita dar uma resposta eficaz, não só ao País mas á Comunidade Europeia, cuja missão deve em tudo ser semelhante á SVA Espanhola.

APÊNDICE E – Entrevista ao Cmdt de Destacamento de Controlo Costeiro de Olhão.

Entrevistado:

Major José Alberto Ferreira de Azevedo Palhau

Apresentação:

Esta entrevista faz parte de um Trabalho de Investigação Aplicada, tendo em vista a conclusão do Curso de Oficiais da Academia Militar – Ciências Militares - na especialidade de GNR Ramo Armas, subordinado ao tema “A Unidade de Controlo Costeiro e a interoperabilidade com as demais entidades a quem também está cometida a vigilância e o controlo da costa e do mar territorial”.

O objectivo da entrevista é recolher dados relativos ao contributo da Guarda Nacional Republicana (GNR) no controlo e na vigilância da costa portuguesa, bem como analisar na perspectiva da GNR, os níveis de cooperação e coordenação existente nesta matéria com as demais entidades envolvidas nesta missão.

Está de acordo que a entrevista seja transcrita e anexada ao Trabalho de Investigação aplicada que estou a realizar?

Sim.

Como classifica a cooperação e a interoperabilidade entre as diversas entidades responsáveis pela vigilância e controlo do mar territorial antes e depois da criação do CNCM (criado pelo Decreto Regulamentar nº.86/2007)?

R: Antes da criação do CNCM a coordenação era praticamente inexistente, poderia dizer-se quase, que existia uma questão de rivalidade latente, mas que permanecia em silêncio, ou seja, ninguém o admitia.

Esporadicamente, e num âmbito local, por vezes havia necessidade de cooperação, mas que dependia muito das relações estabelecidas no caso concreto entre a Brigada Fiscal e a Polícia Marítima. O Decreto Regulamentar nº86/2007, nesse aspecto, poderá vir a revelar-se um avanço, no entanto ainda não existem situações em concreto, nomeadamente no DCC Olhão, que o permitam afirmar.

Ao nível operacional como caracteriza a coordenação/cooperação entre as entidades presentes no Decreto Regulamentar 86/2007 desde a sua criação? Passado um ano

desde a criação deste diploma, podemos dizer que existe efectiva cooperação e coordenação de actividades entre as entidades ali presentes?

R: Ao nível da cooperação, existe um clima de maior abertura por parte das diferentes entidades. Já no que toca à coordenação, existe alguma resistência, pois ninguém quer perder o domínio nas áreas em que actua, o que torna um pouco difícil que essa seja sentida.

Penso que um dos problemas prende-se com o alcance dos resultados, ninguém quer abdicar dos resultados que pode produzir, para afirmar que existe cooperação e coordenação. As instituições, são um pouco dos resultados que obtêm, e não tanto da cooperação que conseguem alcançar. Quem sabe um dia essa situação mude, e passe a haver uma coordenação e cooperação efectiva.

Exercem o poder de Autoridade Marítima, no quadro do SAM e suas atribuições as seguintes entidades: Autoridade Marítima Nacional (AMN); Policia Marítima (PM); Guarda Nacional Republicana (GNR); Polícia de Segurança Pública (PSP); Policia Judiciária (PJ); Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF); Inspeção-Geral das Pescas; Instituto da Água; Instituto Portuário de Transportes Marítimos (IPTM); Autoridades Portuárias; Direcção-Geral de Saúde.

Assim, e de acordo com o Decreto-Lei n.º 43/2002 de 2 de Março o papel de Autoridade Marítima, é cometido ao SAM, o qual tem como órgão central a Direcção-Geral de Autoridade Marítima (DGAM), como órgãos regionais os Departamentos Marítimos e como órgãos locais as Capitánias dos Portos.

A Questão é, sendo este um sistema que agrega diversas entidades com atribuições legais diversas de cariz policial, e ele próprio (o SAM) voltado para a fiscalização/policiamento, será proveitoso na perspectiva da cooperação e interoperabilidade a estrutura do SAM estar toda assente na estrutura da Marinha?

R: Penso que não. A fiscalização pressupõe uma actuação policial, e nesse campo, penso que a GNR, através da UCC, estará mais apta a efectuar essa fiscalização, não só porque para além da ser uma força militar, tem na sua génese, uma forte componente policial, podendo minimizar os custos de formação e aquisição de pessoal e material para cumprir essa missão, pois bastaria introduzir mais algumas disciplinas na formação dos militares, essas voltadas para a fiscalização marítima, ao invés da Marinha, que tem de formar especialmente agentes para integrarem a Policia Marítima, que por sua vez têm como Comandantes Oficiais da Marinha, que em termos de formação Policial, que normalmente é a missão que lhes está atribuída quando lá se encontram, não será a mais

adequada. Quanto ao material, tanto uma força como a outra estão bem equipadas, mas quanto a lancha de vigilância e intersecção, só a UCC é que apresenta tais meios.

Deve ainda ser referida, que em termos de intercepção marítima, é a GNR a força que deve promover essa actuação (n.º3 do Art.º 13 do DR 86/2007), logo penso que será mais fácil atribuir toda a componente de fiscalização, fora do âmbito fiscal e aduaneiro, uma vez que este já é da nossa competência, uma vez que a vigilância, o patrulhamento e a intercepção, são competências já atribuídas à GNR.

Logo penso que esta estrutura não deveria estar apoiada na Marinha, mas sim na GNR.

Como caracteriza a dinâmica ao nível da cooperação e da interoperabilidade entre os membros do SAM e em particular entre a Polícia Marítima e a GNR (UCC)? Como veria a junção das duas polícias?

R: A dinâmica de cooperação e de interoperabilidade, simplesmente não acontece. Eventualmente, só poderão ser verificadas quando são realizadas algumas operações que são difundidas pelos escalões superiores, mas não localmente.

Falamos de forças operacionais distintas, e com Comandos completamente diferentes, ou seja, independentes, essa é uma característica que nenhuma abdica, mais uma vez iremos dar ao campo dos resultados, quem não quer ficar “bem na fotografia”?

É a agência FRONTEX um exemplo de cooperação e interoperabilidade? Como classifica o desempenho que tem tido a participação portuguesa na FRONTEX?

R: Ao nível do Destacamento, são efectuadas algumas patrulhas EPN e operações no âmbito da agência FRONTEX, também já participaram alguns oficiais Comando em operações no estrangeiro. Penso de um modo geral que a participação tem sido bastante positiva, e sem dúvida que este é um caso de cooperação e interoperabilidade bem evidente, e que deve ser mantido, uma vez que para além disso, passa também por uma projecção da imagem da Guarda, no que concerne à sua operacionalidade e eficácia que é aplicado nas missões que lhe são atribuídas, particularmente nesse âmbito e também num computo geral.

Que razões existiram para o legislador confiar à GNR a gestão e operacionalização de um sistema como o SIVICC, que servirá para o controlo e vigilância da costa portuguesa? Porque não à Marinha?

R: A Guarda tem a missão de patrulhar, vigiar e controlar a orla costeira e mar territorial, missão que cumpre, desde a extinção da Guarda-Fiscal, e que já era cumprida por

essa força. Nesse âmbito existe o Sistema LAOS, que efectua o controlo e vigilância da orla costeira. O SIVICC é um sistema de vigilância mais avançado, e que vem substituir o LAOS. Se o LAOS já era operado por nós, se a Guarda tem militares formados, e com vasta experiência nesta área. Não só numa perspectiva economicista, mas também no sentido de dar continuidade ao trabalho já feito, é na minha opinião bastante óbvio, que o SIVICC deve ser operado pela GNR/UCC.

Com a instalação do sistema SIVICC, considera importante o acesso a essa informação por parte de todas as entidades responsáveis pela vigilância e controlo da costa e do mar territorial? Como perspectiva a forma de partilha dessa informação?

R: A partilha da informação é sempre importante. E informações, não são notícias. O SIVICC, vai permitir observar situações em tempo real, cuja informação não é minimamente tratada. Obviamente que o que se vê, sem haver confirmação do que quer que seja, é da responsabilidade da entidade que o faz, o que origina muitas vezes operações inopinadas, que podem ou não originar frutos.

Quanto à informação, desde que devidamente tratada, deve ser partilhada. Mas não só numa via, deverá ser da UCC para as entidades, e das entidades para a UCC. Acontece que isso nunca, ou raramente sucedeu, outras forças só recorrem à UCC, quando sabem que não têm capacidade para desempenhar, um serviço, sabendo eles, que nós temos o equipamento, ou os militares com a formação adequada, e só nesses casos, partilham inicialmente a informação, e à posteriori solicitam a nossa colaboração. Isto é a actualidade, será que algum dia vai mudar?

Acredita que o futuro da Segurança da Costa e do Mar Territorial irá passar pela criação de uma Guarda Costeira Portuguesa, que como se fala poderá fazer parte de uma Guarda Costeira da Europa? Então e o SAM? O CNCM? Continuarão a existir depois desse dia?

R: É difícil, que isso aconteça, nomeadamente ao nível europeu, quantos países vão querer abdicar da sua soberania? Quanto ao nível nacional penso que até haveria alguma lógica, mas GNR ou Policia Marítima devem encabeçar esse projecto? Qual das duas iria “dar o braço a torcer?!”.

ANEXOS

ANEXO A – Extracto da Lei 63/2007, de 6 de Novembro – Lei Orgânica da GNR.

SECÇÃO III

Unidades especializadas, de representação e de intervenção e reserva

Artigo 40.º

Unidade de Controlo Costeiro

1 — A UCC é a unidade especializada responsável pelo cumprimento da missão da guarda em toda a extensão da costa e no mar territorial, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial do continente e das Regiões Autónomas, competindo-lhe, ainda, gerir e operar o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC), distribuído ao longo da orla marítima.

2 — A UCC é constituída por destacamentos.

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

ANEXO B – Discurso do Tenente – General Leonel Carvalho, Secretário-Geral do Gabinete Coordenador de Segurança, numa alocação na Assembleia da República na Conferência subordinada ao tema *Portugal e o Mar*, a 15 de Maio de 2008.

D.1 – INTRODUÇÃO

Relendo alocação efectuada na Assembleia República numa conferência subordinada ao tema Portugal e o Mar, efectuada pelo Tenente – General Leonel Carvalho, torna-se patente o seu valor informativo sobre as competências que os diversos órgãos do sistema de segurança interna possuem relativamente ao mar numa perspectiva de vigilância, controlo e segurança dos espaços marítimos. O recente CNCM, tal como o Decreto Regulamentar 86/2007 de 12 de Dezembro e o novo sistema SIVICC, vêm agilizar e melhorar consideravelmente as questões relativas à segurança da costa portuguesa que por sua vez se trata da mais importante porta de acesso à União Europeia no que diz respeito às rotas do Atlântico.

D.2 – DISCURSO

“Permitam-me começar com uma palavra de agradecimento à Comissão Parlamentar de Defesa Nacional pelo honroso convite que foi formulado ao Ministério da Administração Interna, para a participação neste evento que se reveste de primordial importância no contexto actual da segurança interna.

Ao longo desta breve apresentação, no âmbito do tema que nos foi proposto, pretendemos abordar as competências que os diversos órgãos do sistema de segurança interna possuem relativamente ao mar numa perspectiva de vigilância e segurança dos espaços marítimos.

A Europa possui 70 000 km de orla costeira, que se estendem ao longo de dois oceanos e quatro mares: o oceano Atlântico e o oceano Ártico, o mar Báltico, o mar do Norte, o Mediterrâneo e o mar Negro. A União Europeia concentra nas regiões marítimas cerca de 40% do seu PIB e 40% da sua população.³¹ Portugal possui uma faixa costeira de 1.187 km³² e uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) da Europa, sendo de evidenciar que 76% da população portuguesa reside nas áreas costeiras. O Estado Português exerce jurisdição sobre o maior espaço marítimo da União Europeia.

³¹ COM (2007) 575 final, Bruxelas, 10.10.2007

³² Estudo Eurosion

Os espaços marítimos e as costas da Europa constituem, assim, uma fonte de alimento, de energia e de recursos e um lugar privilegiado de residência e de lazer para os cidadãos.

Neste contexto, o número de pessoas que aflui às costas europeias para tirar proveito de tais riquezas é cada vez maior assim como a utilização do mar para acesso aos países da União Europeia constitui uma rota de especial relevância.

A este desafio, marcado pela rápida globalização, a Europa tem respondido com uma política marítima integrada e articulada, reforçando a sua capacidade de intervenção. Entre os vários projectos em desenvolvimento realçam-se, neste fórum, os relativos a um espaço marítimo europeu sem barreiras e a constituição de uma rede europeia de vigilância marítima.

Desta forma, no quadro da legislação da UE, a Comissão propôs a criação de uma Rede de Patrulhas Costeiras permanente nas fronteiras marítimas externas meridionais, bem como de um Sistema Europeu Comum de Vigilância das Fronteiras. A Comissão pretende que sejam desenvolvidos e postos em prática instrumentos e aplicações para vigilância das fronteiras ao nível da UE e que seja criado um ambiente de partilha de informações para o domínio marítimo, a desenvolver por diversas fases de implementação. A cooperação entre as autoridades dos Estados-Membros poderá propiciar um aumento de segurança interna através da prevenção da imigração ilegal, do tráfico de seres humanos, etc.

É neste contexto que importa reflectir sobre o papel a desempenhar pelos diversos órgãos do sistema de segurança interna no mar.

À luz da Lei n.º 20/87, de 12 de Junho, a segurança interna *é a actividade desenvolvida pelo Estado para garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens, prevenir a criminalidade e contribuir para assegurar o normal funcionamento das instituições democráticas, o regular exercício dos direitos e liberdades fundamentais dos cidadãos e o respeito pela legalidade democrática.*

Assim, exercem funções de segurança interna a Guarda Nacional Republicana, a Polícia de Segurança Pública, a Polícia Judiciária, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, os órgãos dos sistemas de autoridade marítima e aeronáutica e o Serviço de Informações de Segurança.

Na sequência das alterações que têm vindo a ser produzidas no sistema de segurança interna, onde se inclui a reestruturação da Guarda Nacional Republicana, importa destacar o previsto desaparecimento da Brigada Fiscal e o surgimento de duas Unidades especializadas, a Unidade de Acção Fiscal e a Unidade de Controlo Costeiro. Esta última será *a unidade especializada responsável pelo cumprimento da missão da Guarda em toda a extensão da costa e no mar territorial, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial do*

A Unidade de Controlo Costeiro e a interoperabilidade com as demais entidades a quem também está cometida a vigilância e o controlo da costa e do mar territorial

continente e das Regiões Autónomas. Nesta linha, competirá à Unidade de Controlo Costeiro gerir e operar o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo da Costa Portuguesa (SIVICC), distribuído ao longo da orla marítima.

O aparecimento de novas e complexas ameaças à segurança interna, assim como o reajustamento de rotas face à recente instalação no Sul de Espanha de um sistema de vigilância, sob gestão da Guardia Civil, deverão constituir aspectos decisivos no processo de substituição do actual LAOS (Long Arm Operating System), em funcionamento desde 1991 e que, desde há muito apresenta sérias limitações tecnológicas. A implementação do Sistema Integrado de Vigilância Comando e Controlo da Costa Portuguesa (SIVICC) reveste-se de importância fulcral para o cumprimento da missão da futura unidade especificamente vocacionada para o controlo da costa. O novo sistema permitirá vigiar toda a longa costa portuguesa, fronteira externa da União Europeia, e contribuir para a prevenção e repressão da imigração ilegal, do tráfico de armas e de seres humanos e das infracções de natureza aduaneira, entre outras. Face a este desiderato, o Ministério da Administração Interna encontra-se fortemente empenhado no impulsionamento do SIVICC, estando em curso o procedimento tendente à adjudicação de uma proposta para o fornecimento e instalação do sistema em apreço, que terá por base câmaras diurnas e nocturnas, radares de localização, e o apoio em terra e no mar de forças operacionais territoriais e marítimas. Numa óptica de gestão integrada de recursos e partilha de meios foi recentemente assinado um protocolo entre a GNR e o Instituto Português de Transportes Marítimos relativos à integração entre o Vessel Traffic System (VTS), destinado à segurança do tráfego marítimo, e o SIVICC.

Enquanto fronteira externa da União Europeia, a longa costa atlântica portuguesa poderá favorecer a prática de diversas actividades criminosas, podendo estas constituir formas de agressão externa e graves ameaças internas à vida e integridade física dos cidadãos, à autoridade do Estado, à segurança dos espaços sob jurisdição do Estado Português e à segurança internacional. O terrorismo, o tráfico de estupefacientes, o tráfico de pessoas e a escravatura e o tráfico de armas, crimes da competência reservada da polícia judiciária relativamente à sua investigação, motivaram a assinatura de um protocolo de cooperação e articulação com a Marinha Portuguesa. Assim, a *Marinha Portuguesa remete, em tempo útil, à Polícia Judiciária todos os factos ou informações que conheça através das missões de fiscalização, vigilância e controlo do território nacional, dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional e de águas internacionais, que possam estar directamente relacionados com a prática dos crimes acima referidos.* Além disso, sempre que solicitado pela Polícia Judiciária a Marinha Portuguesa de acordo com as suas disponibilidades disponibiliza e garante a utilização dos meios necessários para as acções a realizar neste âmbito.

O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) é o órgão do sistema de segurança interna que tem por objectivos fundamentais controlar a circulação de pessoas nas fronteiras, a permanência e actividades de estrangeiros em território nacional, bem como estudar, promover, coordenar e executar as medidas e acções relacionadas com aquelas actividades e com os movimentos migratórios. E é precisamente por o SEF desempenhar um papel fundamental nas matérias relativas ao controlo de fronteiras e combate à imigração ilegal, que é o ponto de contacto nacional para o relacionamento com a Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas (FRONTEX³³). Esta agência tem desenvolvido diversas actividades e operações conjuntas, com o objectivo principal de coordenar as actividades dos Estados-Membros no âmbito da gestão integrada da fronteira externa da União Europeia e no desenvolvimento concertado do combate à imigração ilegal por via marítima. Desta forma, têm sido desenvolvidas diversas operações visando a prevenção dos fluxos de imigração quer através de acções em aeroportos e nas fronteiras terrestres, bem como através de patrulhamento e vigilância da costa africana e na fronteira marítima entre a Turquia, a Grécia e a Bulgária. Ainda no âmbito da FRONTEX, foi lançada a Rede Europeia de Patrulhas Costeiras (European Border Patrols Network – EBPN). Os Estados-Membros abrangidos (Portugal, Espanha, França, Itália, Eslovénia, Malta, Grécia e Chipre) consumaram a sua opção de criar uma aproximação regional como uma etapa inicial, tendo como base a cooperação bilateral entre Estados vizinhos na definição de áreas geográficas a serem cobertas e na intensidade e na forma de uso dos recursos na vigilância do mar. Nesta fase os meios utilizados nas patrulhas serão estritamente nacionais encontrando-se em desenvolvimento a criação de um “dispositivo comum” de meios oferecidos pelos 27 Estados-Membros à FRONTEX.

O sistema de autoridade marítima (SAM) integra todas as entidades, civis e militares, com responsabilidades no exercício da autoridade marítima, assumindo um carácter de transversalidade. De entre as várias atribuições do SAM, destacam-se a prevenção e a repressão da criminalidade, nomeadamente no que concerne ao combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria; a prevenção e a repressão da imigração clandestina; e a segurança da faixa costeira. A Polícia Marítima (PM), enquanto órgão que integra a estrutura operacional da Autoridade Marítima Nacional, é uma força policial armada, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM e composta por militares da Marinha e agentes militarizados. Neste âmbito, a PM é prioritariamente empenhada em operações típicas do exercício da Autoridade Marítima. No desenvolvimento das suas diversas atribuições, tem dedicado especial relevância às relacionadas com a prevenção de ameaças à segurança interna, através de uma correcta

³³ Criada através do Regulamento (CE) n.º 2007/2004 do Conselho de 26 de Outubro de 2004.

interacção e estreita colaboração e cooperação com os restantes órgãos de segurança interna.

No âmbito da vigilância dos espaços marítimos a intervenção do Serviço de Informações de Segurança tem-se destacado pela implementação de uma aplicação informática, designada por *Latitude 32*, que teve como ponto de partida a necessidade concreta de um efectivo controlo das embarcações de recreio e dos indivíduos que as utilizam, por parte das Forças de Segurança e da Polícia Marítima. Ainda em fase de desenvolvimento, esta aplicação foi implementada a título experimental na Região Autónoma da Madeira, constituindo-se como um programa informático de utilização transversal às Forças de Segurança e às Forças Armadas, na componente marítima. É, assim, conseguido o controlo de embarcações de recreio, auxiliares e de pesqueiros, assim como dos proprietários, tripulantes e passageiros em tempo real. A aplicação foi desenvolvida para ambiente WEB, sendo todas as comunicações efectuadas de modo seguro e o acesso aos dados é efectuado de acordo com o princípio da necessidade de conhecer. Este projecto que se pretende estender a todo o território continental, tem como objectivos principais os seguintes: efectuar um controlo efectivo da orla marítima nacional, contribuir para o Sistema de Segurança Interna dotando as FSS e as FA de um sistema fidedigno em tempo real; e modernizar e tornar mais seguros os métodos de trabalho das FSS e FA. Releve-se o importante contributo deste projecto para o necessário reforço da cooperação entre as várias instituições, sem prejuízo das respectivas competências legais.

Face à acrescida importância que a segurança e a vigilância dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional vêm conhecendo sobretudo em termos do novo perfil de ameaças, é importante prever a intervenção integrada e articulada dos órgãos já referidos, assim como de outros departamentos governamentais. Com a publicação do Decreto Regulamentar 86/2007, de 12 de Dezembro, definiram-se competências quanto aos organismos e serviços designados para coordenar e conduzir operações nos espaços marítimos, assim como se estabeleceram mecanismos de cooperação através da criação de um sistema de informação partilhado, que contenha os autos de notícia levantados pelas diversas entidades nas áreas de competência de cada uma delas. No que tange à concretização do previsto no Decreto atrás referido, foi criado o Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM), como órgão que visa agilizar os procedimentos de articulação entre os órgãos e serviços da Marinha/AMN e a GNR, bem como com as restantes autoridades. Para atingir este desiderato o CNCM integra, em paridade, representantes da Autoridade Marítima, da GNR, do Gabinete Coordenador de Segurança, da Marinha, da Força Aérea, do SEF e da PJ. O CNCM funciona igualmente para efeitos de projectos de cooperação a nível europeu, tendentes ao combate à imigração ilegal por via marítima, designadamente a Rede Europeia de Patrulhas Costeiras. Em situações de crise

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

A forma de pensar a segurança interna foi alterada com os acontecimentos do 11 de Setembro de 2001. Os estados passaram a dar uma importância fulcral aos aspectos de articulação e coordenação entre os diversos órgãos do sistema de segurança interna. Também no que diz respeito à segurança e vigilância dos espaços marítimos Portugal tem dado passos seguros neste sentido, através da utilização das valências de cada organismo, visando uma articulação integrada e complementar. O objectivo é o de efectuar uma utilização judiciosa dos recursos existentes, obedecendo ao princípio da economia dos meios e à eficácia nas actuações, evitando a dispersão de recursos e potenciando o espírito de colaboração e cooperação entre os vários órgãos que integram o sistema de segurança e de vigilância dos espaços marítimos.

Muito obrigado a todos.”