

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO PROMOÇÃO OFICIAL SUPERIOR
2018/2019 – Edição A**



Trabalho de Investigação Individual

**A CRIMINALIDADE TRANSNACIONAL NA UNIÃO EUROPEIA.
QUE PAPEL PARA OS AÇORES?**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL
REPUBLICANA.**

**João Carlos Monteiro Gomes Nobre Rodrigues
PRIMEIRO-TENENTE TSN-DSG**



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

A CRIMINALIDADE TRANSNACIONAL NA UNIÃO
EUROPEIA. QUE PAPEL PARA OS AÇORES?

1TEN TSN-DSG João Carlos Monteiro Gomes Nobre Rodrigues

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M 2018/2019 – A

Pedrouços 2019



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**A CRIMINALIDADE TRANSNACIONAL NA UNIÃO
EUROPEIA. QUE PAPEL PARA OS AÇORES?**

1TEN TSN-DSG João Carlos Monteiro Gomes Nobre Rodrigues

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M 2018/2019 – A

Orientador: Capitão-de-fragata M Ricardo Cordeiro de Almeida

Pedrouços 2019



Declaração de compromisso Antiplágio

Eu, **João Carlos Monteiro Gomes Nobre Rodrigues** declaro por minha honra que o documento intitulado "**A Criminalidade Transnacional na União Europeia. Que papel para os Açores?**" corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida enquanto auditor do **CPOS-M 2018/2019 – Edição A** no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

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

Pedrouços, **25 de janeiro de 2019**

João Carlos Monteiro Gomes Nobre Rodrigues

1TEN TSN-DSG



Agradecimentos

O desenvolvimento do presente trabalho apenas foi possível graças ao inestimável apoio e compreensão prestados por todos os intervenientes no Curso de Promoção a Oficial Superior 2018/19 edição A, onde todos os docentes do IUM se mostraram disponíveis, e aos auditores do Curso de Marinha pela amizade e espírito cooperante de interajuda e de franca camaradagem, num ambiente académico muito salutar.

Um agradecimento particular à total disponibilidade, abertura, paciência e douta orientação do Capitão-de-fragata Cordeiro de Almeida, que me corrigiu sempre a agulha no momento oportuno, por forma a que conseguir chegar ao porto proposto inicialmente.

Agradeço igualmente a abertura e a forma franca e aberta com que o Dr. O'Sullivan, Diretor Executivo, o Inspetor José Oliveira, Diretor de Operações, e a Inspetora Cláudia Grijó do MAOC-N me receberam e esclareceram.

Uma palavra de consideração e de agradecimento pela forma como o Inspetor-Chefe Vítor Ananias da Polícia Judiciária me recebeu, e pela forma esclarecedora e informada com que me ajudou a compreender o fenómeno do narcotráfico por via marítima.

Da mesma forma agradeço a disponibilidade, a forma clara e esclarecida, e acima de tudo a camaradagem e acessibilidade do Capitão-de-fragata Madaleno Galocha, Chefe da Divisão de Operações do Comando Naval, me dedicou, esclarecendo o envolvimento da Marinha na cooperação com a Polícia Judiciária.

Agradeço à minha Família a paciência e a compreensão das ausências presentes, em que a mente navegava na problemática do presente trabalho. Em especial à Rita Rodrigues, minha mulher, pelo seu apoio incondicional, pelo suporte que me proporciona sempre, e acima de tudo pelo seu amor que me ajuda a ultrapassar qualquer tormenta ou escolhos que encontre na jornada. E à pequena Leonor, minha filha, que me lembra sempre com o seu olhar das coisas mais importantes da vida, mesmo quando por vezes o tempo é escasso para tudo o que queremos fazer.



Índice

Introdução.....	1
1. Os Açores e a Rota do Norte	4
1.1. A importância Geoestratégica dos Açores.....	4
1.2. Os Açores na Rota do Narcotráfico	6
1.3. Síntese conclusiva.....	8
2. O Combate ao Narcotráfico nos Açores	9
2.1. A legitimidade da Marinha no combate ao Narcotráfico por Via Marítima.....	9
2.2. Os atores do combate ao Narcotráfico nos Açores	11
2.3. Síntese conclusiva.....	13
3. Novas Ideias de colaboração da Marinha	14
3.1. Síntese conclusiva.....	17
Conclusões.....	18
Bibliografia.....	22
Apêndice A — Contexto e Base Conceptual.....	Apd A-1
Apêndice B — Guião de entrevista Semiestruturada	Apd B-1

Índice de Figuras

Figura 1- Rotas Atlânticas identificadas dos fluxos de Cocaína pelas OCT em 2010.....	6
Figura 2- Rotas Atlânticas identificadas dos fluxos de Cocaína pelas OCT em 2012-2016 ..	7



Resumo

A Criminalidade Transnacional constitui um sério perigo à segurança das nações englobando ameaças que preocupam qualquer autoridade. Nestas ameaças a *European Union Agency for Law Enforcement Cooperation* (EUROPOL) classifica o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas como uma séria ameaça à segurança da Europa.

Estas Organizações Criminosas Transnacionais (OCT), atentas à centralidade atlântica dos Açores utilizam-na para perpetrarem o Narcotráfico por Via Marítima (NVM), nomeadamente pela denominada Rota do Norte (RN) em águas açorianas, constituindo o objeto do presente trabalho.

Fazendo uso de uma estratégia qualitativa e recorrendo ao raciocínio indutivo, avaliámos a importância dos Açores para as OCT que utilizam a RN, enquadrando o papel da Marinha no apoio à Polícia Judiciária (PJ) e *Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics* (MAOC-N) no combate ao NVM. Por fim identificam-se novas formas de colaboração entre entidades.

Concluimos que as OCT utilizam a RN pela conveniente localização dos Açores e suas características para a náutica de recreio. Aferimos a legitimidade legal da atuação da Marinha em apoio à PJ e reconhecemos os esforços que estão a ser envidados pela Marinha para melhorar a sua colaboração terminando reconhecendo a importância que as OCT dão à Região Autónoma dos Açores (RAA).

Palavras-chave

Organizações Criminosas Transnacionais, Narcotráfico, Marinha, MAOC-N, Polícia Judiciária, Rota do Norte, Açores



Abstract

Transnational Crime is a serious threat to the security of any nation. European Union Agency for Law Enforcement Cooperation (EUROPOL) recognise the Narcotrafic as a serious threat to the security of European Union.

Transnational Criminal Organizations (OCT), identify the Atlantic centrality of the Azores islands as an opportunity to perpetrate narcotrafic, by the Northern Route (RN) in Azorean waters.

Using a qualitative strategy and an inductive thinking, we assessed the importance of the Azores islands to the OCT's that use the RN and identified the role of the Portuguese Navy in support of the Portuguese Judiciary Police (PJ) and Maritime Analysis and Operations Center - Narcotics (MAOC-N) in the fight against the Narcotrafic.

We identified new forms of collaboration between entities. We conclude that the OCT use the RN for convenient location of the Azores and its features for the nautical community. We acknowledge the legal legitimacy of the Portuguese Navy in support of the PJ and recognize the efforts being made by the Portuguese Navy to improve its collaboration. Finnaly we recognize the value that the OCT gives to the Azores islands.

Key-words

Transnational Criminal Organizations, Narcotrafic, Portuguese Navy, MAOC-N, Judiciary Police, Northern Route, Azores



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

AM	Alto Mar
AMN	Autoridade Marítima Nacional
CN	Comando Naval
CNUCTIESP	Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COMAR	Centro de Operações Marítimas
CEDN	Conceito Estratégico de Defesa Nacional
DAE	Destacamento de Ações Especiais
DL	Decreto-lei
EMCDDA	<i>European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction</i>
EUA	Estados Unidos da América
EUROPOL	<i>European Union Agency for Law Enforcement Cooperation</i>
FFAA	Forças Armadas
GNR	Guarda Nacional Republicana
IESM	Instituto de Estudos Superiores Militares
IUM	Instituto Universitário Militar
LOBOFA	Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas
LOMAR	Orgânica da Marinha
MA	Mar dos Açores
MAOC-N	<i>Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics</i>
NATO	<i>North Atlantic Treaty Organization</i>
OCT	Organizações Criminosas Transnacionais
ONU	Organização das Nações Unidas
PJ	Policia Judiciária
PM	Polícia Marítima
RAA	Região Autónoma dos Açores
SAM	Sistema de Autoridade Marítima Nacional
RCM	Reunião do Conselho de Ministros
RN	Rota do Norte
SOCTA	<i>Serious and Organised Crime Threat Assessment</i>
TII	Trabalho de Investigação Individual



TRPRERTIDM	Tratado entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Repressão do Tráfico Ilícito de Droga no Mar
UE	União Europeia
UNCTE	Unidade Nacional de Combate ao Tráfico de Estupefacientes
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
US	<i>United States</i>
UK	<i>United Kingdom</i>
ZEE	Zona Económica Exclusiva



Introdução

"A Criminalidade Transnacional na União Europeia. Que papel para os Açores?" é o tema do enunciado que serve de ponto de partida para o Trabalho de Investigação Individual (TII) inserido no Curso de Promoção a Oficial Superior - Marinha 2018/2019 – A com a duração de cinco meses.

Tendo em mente o enunciado do TII, e procurando perceber a Criminalidade Transnacional, procurámos no Relatório *Serious and Organised Crime Threat Assessment* (SOCTA) da EUROPOL que ameaças as Organizações Criminosas Transnacionais (OCT) encetam, e identificámos o Narcotráfico como sendo uma das ameaças das OCT à segurança Europeia (EUROPOL, 2017, p. 13).

Nesta sequência afigura-se necessário compreender qual a importância que as OCT atribuem aos Açores ao utilizarem a denominada Rota do Norte (RN) para perpetrarem o Narcotráfico por Via Marítima (NVM), com destino ao Espaço Europeu (EMCDDA, 2010, p. 20).

No que se refere ao Narcotráfico, faremos incidir o foco da nossa análise sobre o tráfico da cocaína, atendendo à sua importância no fluxo via RN com destino ao consumidor Europeu.

Pela natureza do TII julga-se pertinente conhecer como as Forças Armadas (FFAA), particularizando a Marinha, colaboram com a Polícia Judiciária (PJ), autoridade competente no combate ao Narcotráfico, e perceber qual o papel da Marinha na ação de combate ao NVM. Neste contexto importa delimitar a legitimidade legal da Marinha neste âmbito.

Julga-se igualmente adequado explorar novas ideias de colaboração entre a Marinha e as entidades nacionais e internacionais competentes, de forma a tornar o combate ao NVM mais efetivo na RN.

O objeto do presente trabalho é o Narcotráfico na RN, delimitado ao espaço temporal de 2016 a 2018 e no espaço geográfico do Mar dos Açores (MA) na denominada RN.

O Objetivo Central (OC) do trabalho é avaliar a importância dos Açores para as OCT que utilizam a RN, e como objetivos específicos (OE), decorrentes do OC:

OE1: Identificar a importância dos Açores na Rota do Norte para as Organizações Criminosas Transnacionais na prática do narcotráfico com destino à Europa.



OE2: Identificar dentro do quadro legislativo e normativo o papel das FFAA, particularizando o papel da Marinha no combate ao narcotráfico, em ligação com a PJ e *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics* (MAOC-N) na Rota do Norte.

OE3: Propor novas formas de colaboração entre a Marinha, a PJ e o MAOC-N por forma a tornar o combate ao narcotráfico mais efetivo na Rota do Norte.

A Investigação irá centrar-se no problema do narcotráfico perpetrado pelas OCT na RN que utiliza o Mar dos Açores para fazer chegar a cocaína do Continente Americano à Europa.

A Questão Central da investigação é: Qual a importância dos Açores na Rota do Norte para as Organizações Criminosas Transnacionais?

As questões derivadas (QD) que nos propomos responder com esta investigação são:

QD1: Qual a relação dos Açores na Rota do Norte utilizada pelas Organizações Criminosas Transnacionais?

QD2: Qual o papel da Marinha no combate ao narcotráfico em ligação com as entidades competentes?

QD3: Como pode a Marinha tornar o seu papel mais relevante no combate ao narcotráfico na Rota do Norte em apoio à Polícia Judiciária e ao *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*?

Tencionamos elaborar um estudo pautado pela ontologia construtivista onde nos centraremos no NVM na RN (envolvente) e nas interações entre as OCT, Marinha, PJ e MAOC-N (atores sociais), assim como nas interações dos atores sociais com a envolvente. Procuraremos construir um significado próprio para as referidas interações no momento concreto (2016 a 2018) na RN, configurando portanto, uma pesquisa longitudinal. E na epistemologia interpretativista, onde tentaremos compreender e interpretar, com base no pensamento crítico, os significados subjetivos do fenómeno do narcotráfico no Mar dos Açores de forma indutiva (IESM, 2016, p. 18).

Com base na bibliografia consultada e entrevistas efetuadas analisaremos de forma crítica e qualitativa a informação depurada da pesquisa.

O percurso metodológico seguido para encetar a investigação compreendeu:

Na fase exploratória delimitámos de forma temporal, espacial e de conteúdo o nosso trabalho.



Empreendemos uma cuidada e atenta revisão bibliográfica lançando mão das mais variadas fontes, o que desejavelmente nos terá conduzido ao “Estado da Arte”.

Por fim e com base no “Estado da Arte” definimos o Objeto de estudo e os Objetivos, que nos conduziram às questões Central e Derivadas.

Na fase analítica pretendemos consolidar a revisão bibliográfica empreendida na fase exploratória.

Pretendemos ainda incrementar valor à análise recorrendo a entrevistas semiestruturadas a especialistas reputados envolvidos no combate ao NVM que analisaremos em conjunto com a revisão bibliográfica.

Na Fase Conclusiva pretendemos consolidar toda a Fase Analítica, recorrendo à avaliação dos dados obtidos, concluindo e respondendo às QD's e QC, assim como sugestões que pretendemos que surjam no decorrer da investigação para estudos futuros.

Organizámos o TII em três capítulos:

No Capítulo 1 pretendemos dar resposta à QD1: Qual a relação dos Açores na Rota do Norte utilizada pelas Organizações Criminosas Transnacionais? Para tal procuraremos identificar a relação dos Açores na RN para as OCT.

No Capítulo 2 procuraremos identificar o papel da Marinha no combate ao Narcotráfico em apoio às autoridades competentes, buscando dar resposta à QD2: Qual o papel da Marinha no combate ao narcotráfico em ligação com as entidades competentes?

No Capítulo 3 exploramos novas ideias de colaboração futura por parte da Marinha no combate ao NVM, no sentido de responder à QD3: Como pode a Marinha tornar o seu papel mais relevante no combate ao narcotráfico na Rota do Norte em apoio à Polícia Judiciária e ao *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*?

No final concluiremos, com base nas respostas obtidas nos capítulos anteriores às Questões Derivadas, tendo por base os dados obtidos na pesquisa bibliográfica e nas entrevistas realizadas a especialistas, respondendo à QC: Qual a importância dos Açores na Rota do Norte para as Organizações Criminosas Transnacionais?



1. Os Açores e a Rota do Norte

1.1. A importância Geoestratégica dos Açores

Para percebermos a importância dos Açores na RN, percebamos primeiro a sua importância geoestratégica.

Na história, o Mar foi sempre um catalisador de desenvolvimento económico, influenciando as políticas das Nações e afetando positivamente os Estados que geograficamente beneficiam da sua proximidade (Soares, 2012, p. 14).

Arsénio, citando o Almirante Vieira Matias (2010), sublinha a importância da centralidade atlântica de Portugal, sulcado pelas rotas marítimas da Europa, América e África. Referindo-nos igualmente que esta centralidade, a geometria e a extensão do território luso são primordiais para a criação do "poder do Estado no mar" (Arsénio, 2012, p. 52).

O acesso ao Mar, o controlo das rotas comerciais e o desenvolvimento dos litorais constituem aspetos centrais do pensamento estratégico do poder marítimo de Mahan. A natureza atlântica proporciona a Portugal o acesso ao Mar e os constituintes necessários ao Poder Marítimo e ao Poder Naval (Ribeiro, 2010, 10º parágrafo).

Neste seguimento observemos a importância que o Mar português tem para os atores mundiais e por conseguinte a relevância que este confere a Portugal no fim da II Guerra Mundial. Nesse marco histórico assistimos à "divisão" do Mundo pela influência das duas superpotências vencedoras, separando ideologicamente as nações, em pró-americanas (ocidentais) e pró-soviéticas (leste). A proximidade geográfica das nações europeias ocidentais à União Soviética, causam o receio da influência desta superpotência. Deste receio nasce a Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO). Em 1949 Portugal, um regime totalitarista, é surpreendentemente acolhido entre as nações fundadoras. Uma consequência do valor estratégico do espaço atlântico português (Soares, 2012, p. 21).

Este espaço marítimo valorizado pelos nossos aliados da NATO, é caracterizado pela fronteira sudoeste da Europa, e sobretudo por Portugal se estender até aos arquipélagos dos Açores e da Madeira, alcançando o interior do Atlântico Norte formando um triângulo. Este potencial é revelador quando constatamos que a maioria das trocas comerciais entre a América e a Europa são realizadas por via marítima, e uma parte relevante deste fluxo marítimo circula dentro deste "Triângulo Estratégico", por onde transitam cerca de 2/3 das necessidades europeias de petróleo e 1/3 dos Estados Unidos da América (EUA), bem como



uma parte significativa do minério necessários ao Ocidente, além de outros bens essenciais (Fernandes, 2014, p. 130).

Os Açores situam-se no vértice deste triângulo em pleno Atlântico Norte, dista cerca de 2100 milhas náuticas (mn) dos EUA e cerca de 800 mn de Lisboa e ainda cerca de 1000 mn do estreito de Gibraltar. A importância geoestratégica dos Açores decorre do facto de nele confluírem as linhas de Comunicação Marítimas e Aéreas entre a Europa, a América, o Médio Oriente e África (Fernandes, 2014, p. 130)

Este "Triângulo Estratégico" identificado no Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN), define as linhas que unem Portugal Continental e as Regiões Autónomas dos Açores (RAA) e Madeira (RAM) e sublinha a importância geoestratégica do Atlântico no panorama nacional e europeu (CM, 2013, p.20).

O CEDN diz-nos também que a NATO vê o Atlântico como um espaço de Unidade entre a Europa, os EUA e o Canadá, onde a partilha de valores políticos e culturais reforçam a estabilidade deste interesse e tornam o espaço euro-atlântico na segunda área geográfica de interesse estratégico permanente (CM, 2013, p.20).

Como vimos, o MA encontra-se numa posição geográfica que tem sido identificada por várias potências como sendo de importância geoestratégica bastante relevante. A reforçar esta ideia está a atenção que os EUA, Inglaterra e França dão às rotas comerciais que passam por este espaço atlântico entre o continente Americano e Europeu (Soares, 2012, p. 130).

Nunes reconhece que as OCT não são alheias à importância destas rotas comerciais, permitindo-lhes misturarem-se com o fluxo da navegação lícita sem chamar a atenção das autoridades. Esta oportunidade aliada à configuração e dimensão da costa portuguesa, a sua orografia e a imensidão do Mar português revelam-se favoráveis à prática do NVM. Estas características, conjugadas com os recursos limitados à disposição das autoridades tornam a vigilância deste espaço complexa (Nunes, 2015, p. 11).

Conforme referido por Ferreira, a importância logística RAA advém da sua centralidade atlântica que lhe confere características únicas para paragens técnicas nas viagens transatlânticas, pelos ventos e correntes marítimas dominantes que circulam o arquipélago e permitem à navegação de recreio uma escala segura. É inevitavelmente um ponto de escala para as deslocações do continente Americano (particularmente da zona das Caraíbas) com destino à Europa. Facto que as Organizações Criminosas Transnacionais



aproveitam de forma camaleónica e já devidamente identificado pelas autoridades (entrevista presencial, 31 de outubro de 2018).

1.2. Os Açores na Rota do Narcotráfico

As principais rotas de tráfico de cocaína no Atlântico identificadas pelo *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction* (EMCDDA) e a EUROPOL são três:

- Rota do Norte, com origem nas Caraíbas, via Açores para a Península Ibérica e Europa do Norte;
- Rota Central, com origem na América do Sul, via Cabo Verde, Madeira ou Ilhas Canárias para a Europa (podendo nesta rota passar entre os Açores e a Madeira);
- Rota Africana, com origem na América do Sul para a África Ocidental e daí para a Península Ibérica.

Segundo a mesma publicação passa pela RN cerca de 40% da cocaína com destino à Europa (EMCDDA, 2010, p. 20).

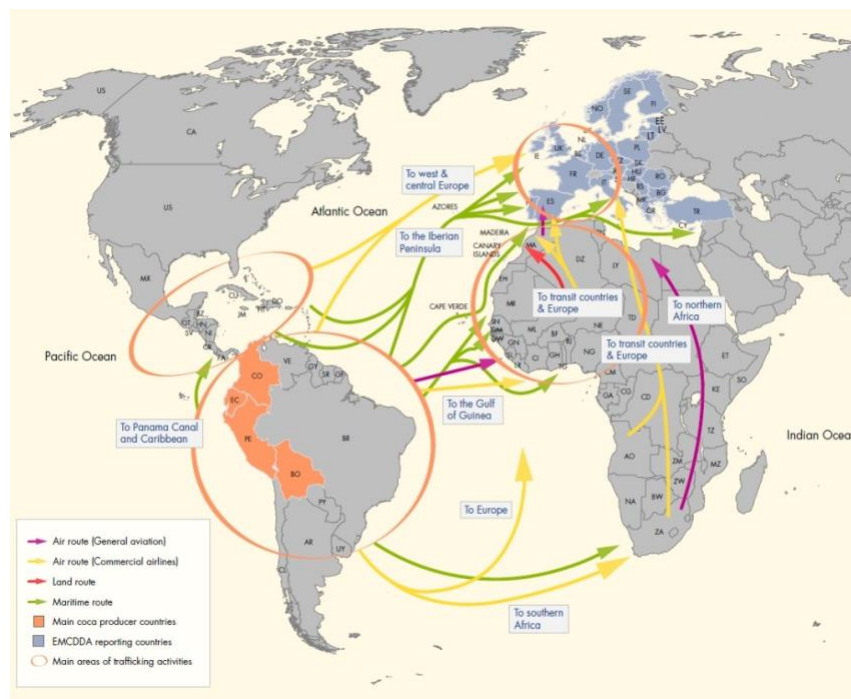


Figura 1- Rotas Atlânticas identificadas dos fluxo de Cocaína pelas OCT em 2010

Fonte: (EMCDDA, 2010, p. 21)



No Relatório Mundial para a Droga de 2018 das Nações Unidas (UN), identificamos uma tendência convergente entre a denominada Rota Central e a RN, incrementando importância a esta última (UN, 2018, p. 34).

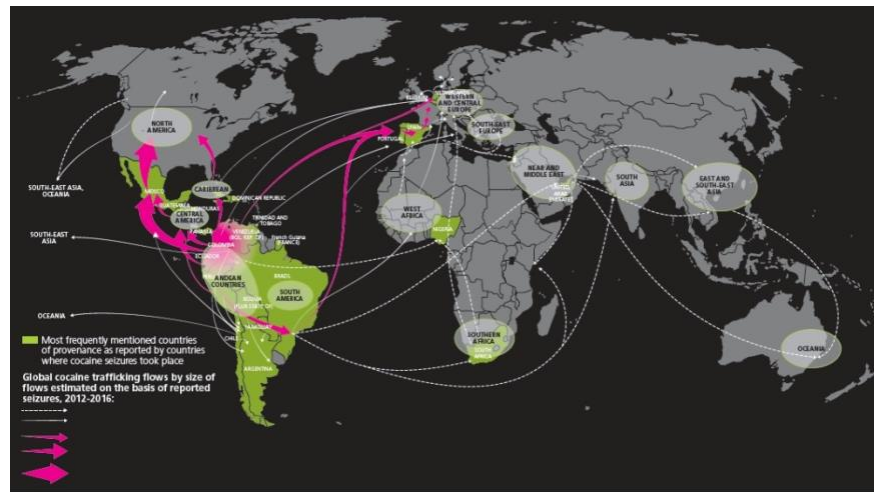


Figura 2- Rotas Atlânticas identificadas dos fluxo de Cocaína pelas OCT 2012 a 2016

Fonte: (UN, 2018, p. 34)

Segundo Galocha, os Açores têm características quase únicas, ideais para os fluxos de NVM. A relevância da sua centralidade atlântica para os movimentos oriundos da América do Sul torna a os Açores num local apetecível para os movimentos do narcotráfico com destino à Europa (email, 02 de janeiro de 2019).

Na origem deste fluxo dissimulado estará o crescente aumento do consumo de cocaína na Europa, que foi visto globalmente pelas OCT como uma oportunidade de compensar a redução do fluxo da rota das Caraíbas para os EUA (Nunes, 2015, p. 15).

Como consequência deste aproveitamento, tem vindo a aumentar o número de apreensões de cocaína no Atlântico. Só em 2016 as autoridades nacionais intercetaram 1 tonelada de cocaína, sendo 590 Kg por tráfico marítimo em 5 apreensões (PJ, 2016). Em 2017 esses números aumentaram para 2,73 toneladas, das quais 2,08 toneladas por via marítima em 9 apreensões correspondendo a 89,4% de toda a cocaína apreendida em Portugal (PJ, 2017, p. 8).

As origens e trânsitos, os múltiplos destinos dentro da UE, validam a tese da centralidade e a importância que as OCT dão aos Açores no NVM, nomeadamente nos fluxos da América do Sul e Caraíbas para a Europa (PJ, 2017, p. 10).



1.3. Síntese conclusiva

Respondendo à QD1: Qual a relação dos Açores na Rota do Norte utilizada pelas Organizações Criminosas Transnacionais? Constatámos na literatura que os Açores em termos geoestratégicos são reconhecidos pela sua centralidade atlântica por vários atores mundiais. As OCT não são alheias a essa importância e utilizam este espaço atlântico relacionando-o com as suas operações de narcotráfico.

Face à dificuldade crescente em perpetrar o narcotráfico com destino aos EUA as OCT exploram a crescente procura no mercado europeu, utilizando a RN como caminho para a Europa.

Como acrescenta O'Sullivan, as OCT aproveitam esta centralidade para fazerem chegar a cocaína das Américas à Europa, com especial incidência ao Reino Unido (UK), Irlanda, França e Holanda, este fluxo resulta não só da exploração das rotas comerciais, mas sobretudo da navegação de recreio, por vezes com recurso a *rendez-vous* em Alto Mar. As OCT mesclam-se nesta comunidade e aproveitando o regime de correntes e ventos desenvolvem a sua atividade num padrão a que alguns chamam de RN (entrevista presencial, 31 de outubro de 2018).

Galocha (*op. cit.*), reforça a ideia que os Açores são um ponto de paragem obrigatório para a comunidade da náutica nas viagens transatlânticas, utilizando o arquipélago como paragem técnica. Esta afluência potencia o aproveitamento das OCT para se mesclarem na comunidade e perpetrarem o narcotráfico.



2. O Combate ao Narcotráfico nos Açores

2.1. A legitimidade da Marinha no combate ao Narcotráfico por Via Marítima

Quando falamos de combate ao NVM, não podemos deixar de referir a Marinha como um ator relevante. Importa portanto esclarecer de que forma a Marinha colabora com as autoridades competentes e com que legitimidade.

Assim, e tendo por base a Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas (LOBOFA), Lei Orgânica n.º 1-A/2009, de 7 de julho, com a alteração introduzida pela Lei Orgânica n.º 6/2014, de 01 de setembro, encontramos nos seus artigos 14º e 16º que os ramos, além de assegurarem a sua missão principal no âmbito da Defesa, asseguram também "missões reguladas por legislação própria", e que na alínea d) do número 2 do artigo 6º que a tutela da Defesa deve racionalizar os recursos, nomeadamente apoiando a AMN. É neste espírito que o DL n.º 185/2014, de 29 de dezembro, materializa a Lei Orgânica da Marinha (LOMAR) e vem reforçar no número 3 do seu artigo 2º que compete à Marinha assegurar o cumprimento de missões reguladas por legislação próprias, e na alínea a) do mesmo número, que lhe incumbe "exercer a autoridade do Estado nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional" e no alto mar, garantindo o cumprimento da lei no "âmbito das respetivas competências." E ainda no na alínea a) do seu artigo 17º que o seu Comando Naval (CN) garante, no seu âmbito, a fiscalização "através de medidas e ações necessárias" nos espaços marítimos atrás referidos, "tendo em vista o exercício da autoridade do Estado, nos termos da Lei e do Direito Internacional."

No quadro do regime contraordenacional da AMN, que podemos encontrar no DL 45/2002, de 2 de março, esta entidade coordena as atividades a nível nacional da Marinha, Direção-geral da Autoridade Marítima e PM. Neste âmbito, no ponto 3 e 4 do seu artigo 10º refere ainda que os comandantes de Unidades Navais da Marinha são competentes para levantar autos de notícia e tomar medidas adequadas à salvaguarda de meios de prova, e que em caso de risco de fuga ou destruição de prova são igualmente competentes para apresar o navio ou embarcação e o fazer acompanhar ao porto mais próximo afim de o entregar ao Capitão do porto.

A Lei 34/2006, de 28 de julho onde constam os Espaços Marítimos e poderes do Estado, transporta para a esfera legislativa nacional os espaços marítimos definidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), refere ainda que a autoridade do Estado nos referidos espaços é exercida pelos serviços e organismos do



Sistema de Autoridade Marítima (SAM), pela "Marinha e Força Aérea no âmbito das respetivas competências".

De igual forma a Resolução da AR n.º 60-B/97, de 14 de Outubro, que aprova a CNUDM, ratificada pelo Decreto do PR n.º 67-A/97, de 03 de dezembro, esclarece no artigo 29º, a definição de navio de guerra, que nos diz que é "qualquer navio pertencente às forças armadas de um Estado, (...) que ostente sinais exteriores próprios de navio de guerra (...), sob o comando de um oficial devidamente designado pelo Estado (...) cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar." que caracteriza como instrumento de Estado.

Embora por via do artigo 110º da CNUDM o direito de visita de navio estrangeiro em alto mar não esteja previsto no caso do narcotráfico, na mesma convenção a alínea (d do artigo 27º refere que no Mar Territorial (MT) o estado costeiro pode "emprender ações de combate e repressão ao Narcotráfico". No nº 1 do seu artigo 111º confere ainda o direito de perseguição de um navio estrangeiro ou embarcações deste, se este se encontrar em "águas arquipelágicas, no mar territorial ou na zona contígua desse Estado." Já o nº 5 do mesmo artigo esclarece-nos que essa perseguição só pode ser exercida por "navios de guerra ou aeronaves militares, ou outros navios de estado autorizados".

Consultámos também a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas (CNUCTIESP) constante na Resolução da AR n.º 29/91 e ratificada pelo Decreto do PR n.º 45/91, ambas de 06 setembro, que pede aos Estados no artigo 3º para tipificarem penalmente as atividades relacionadas com o Narcotráfico, diz-nos ainda no seu artigo 17º que os signatários devem "cooperar o mais amplamente possível" no combate e repressão do NVM, "respeitando o Direito Internacional do Mar." Que os Estados que "tenham motivos razoáveis" para suspeitar que um navio é instrumento de NVM, com o seu pavilhão, ou sem pavilhão, pode solicitar auxílio a outros Estados para pôr fim a essa utilização; que se o navio ou embarcação for de pavilhão de um dos signatários o Estado costeiro pode pedir autorização para atuar sobre este e tomar as medidas adequadas em relação ao navio de outro Estado signatário. Diz-nos ainda neste artigo, remetendo-nos para o artigo 3º ou outros tratados e protocolos em vigor entre os signatários, que o Estado pavilhão pode autorizar o Estado costeiro a ter acesso ao navio e a inspecioná-lo e em caso de Narcotráfico tomar medidas adequadas.

Ainda recorrendo ao normativo internacional, podemos encontrar na Resolução da AR n.º 9/2000, de 28 de janeiro, que aprova o Tratado entre a República Portuguesa e o



Reino de Espanha para a Repressão do Tráfico Ilícito de Droga no Mar (TRPRERTIDM), ratificada pelo Decreto do PR n.º 2/2000, de 28 de janeiro, que no seu artigo 4º reconhece legítima intervenção dos signatários, através dos seus navios de guerra ou aeronaves militares, sobre os navios dos signatários, ainda que se encontrem fora do seu MT. Refere ainda que no direito de repressão do Narcotráfico, os signatários podem perseguir, parar e abordar o navio e tomar as medidas adequadas.

2.2. Os atores do combate ao Narcotráfico nos Açores

O combate ao Narcotráfico nos Açores começa na recolha e análise de informações e das sinergias entre as autoridades nacionais e internacionais. O MAOC-N, criado em 30 de setembro de 2007 em Lisboa por um acordo internacional, é fruto dessa consciência de partilha e de franca cooperação. Resulta da parceria entre Espanha, França, Irlanda, Itália, Holanda, Portugal e Reino Unido, sendo cofinanciada pelo Fundo de Segurança Interna da UE, tem por missão o combate ao NVM e Aérea no Atlântico (MAOC- N, 2018).

No MAOC-N trabalham em conjunto as autoridades competentes no combate ao Narcotráfico de cada país, analistas de informação e oficiais de ligação da Marinha e Força Aérea, que em caso de necessidade apoiam as operações. O MAOC-N conta com observadores permanentes dos EUA , UN e agências da UE com responsabilidades no combate ao Narcotráfico (MAOC- N, 2018).

A PJ encontra-se presente nos Açores através do seu Departamento de Investigação Criminal de Ponta Delgada, e é responsável pela prevenção, deteção, investigação e coadjuvação das autoridades judiciárias relativamente aos crimes da competência da PJ, praticados ou conhecidos na área geográfica de Angra do Heroísmo, Horta, Lagoa, Nordeste, Ponta Delgada, Povoação, Ribeira Grande, Santa Cruz das Flores, Santa Cruz da Graciosa, São Roque do Pico, Velas, Vila Franca do Campo, Vila Praia da Vitória, Vila do Porto, cuja competência não esteja atribuída às unidades nacionais (PJ, 2018).

A PJ integra a Unidade Nacional de Combate ao Tráfico de Estupefacientes (UNCTE), sendo competente em matéria de prevenção, deteção, investigação criminal e cooperação com as autoridades judiciárias no âmbito dos crimes de tráfico de estupefacientes e substâncias psicotrópicas, tipificados nos art. 21.º, 22.º, 27.º e 28.º do DL 15/93, de 22 de Janeiro, coordena e agrega toda a informação respeitante ao narcotráfico, e em coordenação com o MAOC-N, AMN, GNR, Marinha e Força Aérea desenha a melhor forma de abordar cada situação.



A presença da Marinha nos Açores, além do apoio material e humano que presta à AMN e à sua estrutura descentralizada, é composta pelo Comando de Zona Marítima dos Açores (CZMA), este comando encontra-se na dependência direta do Comandante Naval e compreende, além da sua estrutura hierárquica, O Centro de Comunicações dos Açores e o Depósito POL NATO de Ponta Delgada. É responsável pelo exercício da autoridade do Estado nos espaços marítimos dos Açores, exercendo a sua fiscalização. Da sua missão consta também a salvaguarda da vida humana no mar, mantendo em funcionamento permanente o MRCC Delgada, onde são coordenadas as ações de busca e salvamento, disponibilizando unidades operacionais para acorrer a qualquer incidente. O CZMA tem em permanência um navio, que por norma é rendido trimestralmente (Caldeira, 2015, pp. 65-66).

A AMN, está presente por intermédio dos 6 Comandos Locais da PM nos Açores. Nomeadamente em Ponta Delgada na Ilha de São Miguel. Em Angra do Heroísmo compreendendo também o Posto da Santa Cruz da Graciosa, na Ilha Graciosa, da Praia da Vitória, na ilha Terceira. Na Ilha das Flores em Santa Cruz das Flores, compreendendo o Posto do Corvo na Ilha do Corvo. Da Horta, no Faial, compreendendo o Posto de S. Roque do Pico, na Ilha do Pico e das Velas, na Ilha de São Jorge. e o Comando Local da Vila do Porto na Ilha de Santa Maria (AMN, 2018).

A Guarda Nacional Republicana (GNR), contribui igualmente com o seu dispositivo no combate ao narcotráfico. Têm um efetivo nos Açores descentralizado pelos Destacamentos e Postos Territoriais, nomeadamente pelo Destacamento Territorial de Angra do Heroísmo, compreendendo os Postos Territoriais da Praia na Ilha Graciosa, da Praia da Vitória na Ilha Terceira e das Velas na Ilha de São Jorge. Pelo Destacamento Territorial da Horta na Ilha do Faial, que compreende os Postos Territoriais do Corvo, Ilha do Corvo, da Horta, Ilha do Faial, Santa Cruz das Flores, Ilha das Flores e S. Roque do Pico, na Ilha do Pico. Conta ainda com o Destacamento Territorial de Ponta Delgada com os Postos Territoriais da Vila do Porto, na Ilha de Santa Maria e de Ponta Delgada na Ilha de S. Miguel, conforme mencionado na Portaria n.º 1450/2008, de 16 de dezembro do ministério da Administração Interna.



2.3. Síntese conclusiva

Por forma a respondermos à QD2 procurámos identificar o papel da Marinha no combate ao NVM recorrendo ao elenco legislativo nacional e convenções internacionais que identifica claramente o campo de atuação e legitimidade das ações da Marinha.

Assim identificámos o Alto Mar como espaço marítimo onde apenas a Marinha possui os meios e a experiência para apoiar a PJ. Esta capacidade aliada à legitimidade legal é reforçada com o protocolo existente entre as duas entidades e resulta numa simbiose institucional muito eficaz contra o NVM, reservando o desempenho deste papel à Marinha.

Galocha confirma-nos que no âmbito da sua atuação no combate ao NVM, a Marinha privilegia sempre a articulação com a PJ, dando apoio à execução operacional das intervenções no mar. O entendimento e a complementaridade entre instituições, tendo em atenção as competências e meios de intervenção são fundamentais para o sucesso das operações de combate ao NVM (*op. cit.*).



3. Novas Ideias de colaboração da Marinha

Ferreira (*op. cit.*) dá-nos conta que nos últimos anos tem-se assistido nos territórios insulares a um esforço conjunto das Autoridades Portuguesas competentes - com o apoio da comunidade internacional e em especial do MAOC (N) - para promover um combate mais efetivo ao narcotráfico. Ainda assim, subsistem algumas vulnerabilidades que aconselham a um reforço da cooperação inter-agências ao nível da análise de informação e dos meios disponíveis no arquipélago (especialmente nas ilhas do Faial e Flores) a fim de mais eficazmente se contrariar a confiança das Organizações Criminosas Transnacionais ligada a este fenómeno criminoso.

Dentro desta perspetiva de esforço, e no quadro das possibilidades da Marinha, seria interessante reforçar os Açores com mais meios navais. A ideia seria tornar a disponibilidade de meios mais célere, afim das ações de interceção em Alto Mar serem mais tempestivas e eficazes.

Ferreira (*op. cit.*) acrescenta ainda no que toca às abordagens em Alto Mar que se poderia ponderar a eventual mais-valia em contar com meios específicos e em permanência nos Açores que permitissem prescindir da necessidade de espoletar a partir do continente os meios navais oceânicos e/ou equipas de abordagem.

Para Ananias, a cooperação da PJ com a Marinha através do Protocolo existente, é de extrema importância para a otimização dos recursos existentes no país. Essa cooperação pode ser dinamizada com o desenvolvimento de um "Centro de Seguimento de Tráfego Marítimo" dedicado ao NVM no COMAR, onde a Marinha poderá seguir, monitorizar e identificar "contactos" suspeitos. A experiência da Marinha, aliada ao conhecimento da PJ dos padrões de comportamento de risco suspeitos que podem fazer sobressair um navio ou embarcação no panorama situacional atlântico (entrevista presencial, 14 de novembro de 2018).

Ananias (*op. cit.*), acrescenta que experiência da PJ na análise da informação e comportamento das OCT, a sua experiência no terreno e partilha internacional de experiência, aliadas à adequada cultura de informação da Marinha, da sua experiência no mar, da especialidade dos DAE e da sensibilidade para ler o tráfego marítimo, bem como da infraestrutura já criada pela Marinha para monitorizar os espaços marítimos, formam as condições necessárias à cooperação entre entidades para que a Marinha seja um elemento fundamental no apoio ao combate ao NVM, sobretudo quando falamos em Alto Mar.



A ideia da criação deste "Centro de Seguimento de Tráfego Marítimo", sediada no COMAR, vai ao encontro de outros Centros congéneres como por exemplo o " *Targeting Center*" da *National Crime Agency* (NCA) do UK que procura padrões de comportamento duvidosos para sinalizar embarcações suspeitas de atividades ilícitas (NCA, 2018).

Na mesma linha os *US Customs and Border Protection* criaram em 2001 o *National Targeting Center* (NTC) em *Sterling* no estado da Virgínia onde seguem pessoas e embarcações. Neste centro são referenciadas todas as embarcações que tenham alguma relação com os US, ou possam de alguma forma estar relacionados com o território, seja destino ou apenas aproximação, são sinalizados e monitorizados. Se algum dos navios seguidos entrar num padrão suspeito são acompanhados em tempo real, e toda a informação relativa ao navio é disponibilizada, conforme nos diz Ananias (*op. sit.*).

O NTC da *US Customs and Border Protection* tem como função a vigilância permanente e contínua de viajantes e carga, por via marítima ou aérea, que transitam junto do território dos EUA, com a finalidade de detetar antecipadamente cargas que ameacem a segurança do território. O desenvolvimento do Centro é contínuo, contando com a cooperação de nações parceiras que contribuem para o alargamento da rede de monitorização com o intuito de combater as ameaças globais, assente no princípio de que o aumento da segmentação da vigilância pelos parceiros aumenta a segurança global. Este princípio tem por base a Resolução 2178 do Conselho de Segurança das Nações Unidas, que exige aos países membros que combatam as ameaças terroristas e as OCT, incitando os Estados a robustecer a legislação nacional no combate a estas ameaças. A partilha de informação, e o alerta de qualquer ameaça às nações parceiras é outra das prerrogativas desta resolução (US CBP, 2019).

A PJ e a Marinha, atentas a esta prática internacional, estão a envidar esforços conjuntos para o aproveitamento das ferramentas e capacidades de coleta e monitorização de informação relativas à navegação no COMAR. Este aproveitamento, aliado a um conhecimento dos indicadores dos padrões de risco, ajudam a identificar movimentos suspeitos, suscetíveis de atividades ilícitas e referenciá-los para seguimento em tempo real, com o objetivo de identificar situações passíveis de intervenção pelas autoridades. Este trabalho conjunto está a ser edificado por forma a trabalhar esses indicadores, com o objetivo de treinar os operadores da Marinha a identificar esses comportamentos, refere Ananias (*op. sit.*).



Galocha (*op. cit.*), confirmando a sintonia entre parceiros institucionais, diz-nos que a Marinha através do COMAR, prevê no futuro gerar informações suspeitas de NVM, que partilhará para análise e gestão à PJ com a finalidade de centralização da informação na entidade competente e no espírito de cooperação institucional, afirmando o COMAR enquanto Centro de Distribuição de Informação Marítima para outras Entidades.

As ideias apresentadas pelos especialistas do MAOC-N e da PJ encontram eco na Diretiva Estratégica da Marinha 2018, onde no seu Objetivo Estratégico 7, (EMA, 2018, p. 15) prevê "otimizar a presença e o controlo nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional", e que desenvolve na sua Linha de Ação (LA) 7.01 onde concretiza a pretensão de incrementar o número de unidades navais atribuídas em permanência às Zonas Marítimas dos Açores e Madeira, aumento da capacidade de fiscalização marítima, busca e salvamento e cooperação com outros departamentos de Estado com competências no mar. Também na sua LA 7.03 a Marinha prevê incrementar a coordenação do emprego dos seus meios com a AMN, promovendo a complementaridade no empenho de meios e a sua rentabilização. Na sua LA 7.04 do mesmo documento a Marinha procura consolidar e expandir a sua capacidade de Conhecimento Situacional Marítimo no espaço estratégico de interesse nacional, e pretende reforçar a integração de fontes de informação, com a pretensão de apoiar as iniciativas inerentes ao controlo do espaço marítimo. Na LA 7.05 a Marinha assume a sua intenção de explorar e desenvolver projetos de vigilância marítima, que dentro das orientações ministeriais da defesa, que complemente os atuais sistemas de vigilância com o objetivo de mitigar lacunas existentes. Ainda no âmbito da DEM, a sua LA 7.06 prevê reforçar os sistemas e mecanismos de monitorização dos navios de bandeira portuguesa, em articulação com as demais entidades competentes, Autoridade Nacional de Controlo e Tráfego Marítimo e AMN (EMA, 2018, p. 22).

Dentro da prossecução dos objetivos traçados pela Marinha, o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante António Maria Mendes Calado, referiu aquando da sua visita à RAA, por ocasião do seu encontro com o Presidente do Governo Regional dos Açores, Dr. Vasco Cordeiro, em julho de 2018, a intenção da Marinha em reforçar os Açores em permanência com dois navios. Este reforço aumentará o dispositivo naval na região, e incrementará de forma aleatória e imprevisível a presença naval, gerando maior proteção e capacidade dissuasora de atividades ilícitas (Lusa, 2018).



3.1. Síntese conclusiva

Neste capítulo procurámos responder à QD3: Como pode a Marinha tornar o seu papel mais relevante no combate ao narcotráfico na Rota do Norte em apoio à Polícia Judiciária e ao *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*? E constatámos por via da literatura consultada e das entrevistas efetuadas que a Marinha está empenhada em otimizar a presença e controlo dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, bem como o apoio às autoridades com responsabilidades nos referidos espaços.

Respondendo à QD3, inferimos que no futuro a Marinha terá um papel mais relevante no combate ao NVM na RN, pois prevê um aumento das Unidades Navais e Recursos Humanos na RAA e o contínuo desenvolvimento do COMAR enquanto distribuidor de Informação Marítima atualizada, traduzindo-se num quadro situacional dos espaços marítimos completo e atualizado, que as entidades envolvidas no combate ao NVM podem beneficiar.



Conclusões

A metodologia de investigação adotada para a realização deste trabalho baseou-se numa estratégia qualitativa, fazendo uso do raciocínio indutivo, onde centrámos a pesquisa na modalidade de Estudo de Caso, procurando aprofundar a informação disponível em várias fontes sobre o objeto do presente trabalho, "O Narcotráfico na denominada Rota do Norte".

O percurso metodológico da investigação compreendeu a fase exploratória, onde baseados na literatura existente chegámos ao “Estado da Arte” e definimos como OC da investigação: Avaliar a importância dos Açores para as Organizações Criminosas Transnacionais que utilizam a Rota do Norte. Decorrente do OC estabelecemos como OE1: Identificar a importância dos Açores para a RN para as OCT, OE2: Identificar o papel da Marinha no combate ao Narcotráfico na RN e como OE3: Como pode a Marinha no futuro contribuir para melhorar o combate ao narcotráfico na RN.

Definidos os objetivos da investigação, formulámos a QC: Qual a importância dos Açores na Rota do Norte para as Organizações Criminosas Transnacionais? A QD1: Qual a relação dos Açores na Rota do Norte utilizada pelas Organizações Criminosas Transnacionais? A QD2: Qual o papel da Marinha no combate ao narcotráfico em ligação com as entidades competentes? E a QD3: Como pode a Marinha tornar o seu papel mais relevante no combate ao narcotráfico na Rota do Norte em apoio à Polícia Judiciária e ao *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*? Por forma a dar início à fase analítica, onde complementámos a revisão bibliográfica entrevistando especialistas relevantes e reconhecidos na área do combate ao NVM.

Na fase conclusiva consolidámos a informação depurada da revisão bibliográfica intrusando as entrevistas procurando atingir aos objetivos da investigação.

No primeiro capítulo respondemos à QD1 onde confirmámos na bibliografia consultada, a centralidade atlântica dos Açores, conferindo ao arquipélago uma inegável importância estratégica, quer como base logística de apoio nas viagens transatlânticas, quer no aproveitamento do regime de ventos e correntes marítimas que são utilizadas pela comunidade da Náutica de Recreio que as OCT aproveitam.

A relação destas condições nos Açores não pode ser dissociada da sobreposição geográfica da denominada RN.

As ilhas do Faial e Flores são um ponto convergente da navegação lícita de recreio provenientes da Europa com destino ao Continente Americano e Caraíbas, ou simplesmente para uma viagem atlântica com os Açores por ponto de retorno. Normalmente estes



navegadores fazem a torna viagem no sentido inverso, e é aí que reside a oportunidade de as OCT embarcarem o seu produto com destino à Europa, frequentemente com recurso a *Rendez-vous* para além das 12 milhas ao largo dos Açores.

No segundo capítulo abordámos a QD2, e para lhe dar resposta confrontámos a opinião dos especialistas entrevistados com a bibliografia consultada para perceber qual o papel da Marinha no combate ao NVM. Percebemos então que o papel da Marinha traduz-se no apoio à PJ e MAOC-N na repressão do NVM no Alto Mar.

Face às evidências encontradas na literatura e nas entrevistas aos especialistas consultados que a corroboram, concluímos que o conjunto de meios oceânicos da Marinha são a única plataforma possível para o combate ao NVM para além das 12 milhas (Alto Mar), o conhecimento e experiência secular dos oceanos aliadas à legitimidade conferida pela CNUDM e demais legislação nacional, bem como a ligação histórica, o apoio material e humano à AMN, e ainda o protocolo firmado com a PJ, autoridade competente no combate ao narcotráfico, fazem da Marinha o ator legítimo e fundamental para atuar neste espaço marítimo, e por conseguinte uma peça importante no jogo do Xadrez do combate ao NVM internacional.

No terceiro capítulo trabalhámos a QD3, para responder a esta questão abordámos os especialistas afim de perceber que ideias estão a ser desenvolvidas e pesquisámos as fontes relacionadas com as ideias sugeridas. Neste exercício inferimos que a prossecução de novas metodologias e formas de reprimir o narcotráfico é uma questão comum a todos os atores envolvidos. A Marinha consciente do seu papel, tem desenvolvido ao longo dos tempos, em conjunto com a PJ e outros parceiros nacionais e internacionais, metodologias e capacidades, com o objetivo de o Estado Português se constituir nas áreas sob sua influência, soberania e jurisdição um forte oponente às OCT, desencorajando-as e negando-lhes o uso das suas águas, nomeadamente o Alto Mar, e por consequência a Rota do Norte.

Como podemos constatar pelos especialistas ouvidos, o desenvolvimento de um possível "Centro de Seguimento de Tráfego Marítimo" no COMAR, com uma abordagem policial em simultâneo, bem como o aproveitamento das sinergias internacionais da PJ e MAOC-N, agregando novas soluções e métodos à infraestrutura já existente, a vontade de reforçar os Açores com mais meios, vão ao encontro das sugestões ouvidas. Estas são reforçadas pela sua antecipada inclusão no documento estratégico da Marinha de 2018, pelo que daí se induz que a Marinha procura com convicção soluções conjuntas que traduzam resultados efetivos.



Com a conclusão dos três capítulos fundamentados na literatura e confirmados com as entrevistas dos especialistas consideramos resolvidas as Questões Derivadas QD1: Qual a relação dos Açores na Rota do Norte utilizada pelas Organizações Criminosas Transnacionais? Concluindo que as OCT utilizam a RN relacionando a conveniência da localização dos Açores para paragens técnicas, pela oportunidade de dissimulação por entre o tráfego lícito e aproveitamento do regime de ventos e correntes. Consideramos igualmente respondida a QD2: Qual o papel da Marinha no combate ao narcotráfico em ligação com as entidades competentes? Constatámos que a Marinha tem legitimidade para atuar no combate ao NVM no Alto Mar em apoio à PJ, a autoridade competente, uma vez que é a entidade que detém o conhecimento, experiência e meios para atuar nesse espaço sendo portanto o seu papel. Respondendo à QD3: Como pode a Marinha tornar o seu papel mais relevante no combate ao narcotráfico na Rota do Norte em apoio à Polícia Judiciária e ao *Maritime Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*? Concluimos que a Marinha tem envidado esforços por melhorar continuamente a sua atuação, e que reforçará no futuro a RAA com meios humanos e materiais e que continuará a desenvolver o COMAR como Centro de Informação Situacional do panorama Marítimo em apoio às entidades envolvidas no combate ao NVM.

Respondidas as QD somos conduzidos à resolução da QC: Qual a importância dos Açores na Rota do Norte para as Organizações Criminosas Transnacionais?

Os vários autores e especialistas consultados são unânimes na constatação que a maioria do tráfico de cocaína que é interceptado nos Açores circula maioritariamente em embarcações de recreio utilizando as correntes e ventos produzidos pelo Mar dos Sargãos e Anticiclone dos Açores. Estes velejadores arribam às ilhas açorianas, não só para poderem proceder a eventuais reparações, como também para reabastecer de víveres e misturarem-se com a comunidade sem levantar suspeitas.

Este óbvio relacionamento por parte das OCT da posição geográfica dos Açores, proporcionando dissimulação por entre o tráfico lícito da navegação de recreio e de pesca, assim como a possibilidade logística que os Açores representam a meio caminho entre as Américas e a Europa, possibilitando fazer o transbordo do produto ilícito entre continentes, traduzindo-se num fluxo identificado por alguns autores como Rota do Norte.

Neste sentido consideramos que o conjunto de circunstâncias e respostas apresentado reforça a ideia da grande importância que os Açores representam para as OCT na utilização da RN, explorando as possibilidades que este arquipélago lhes proporciona, nas facilidades



logísticas e no aproveitamento do fluxo do tráfego lícito que utiliza estas águas por via da dissimulação do tráfico ilícito entre o primeiro.

Como subsídio para o conhecimento destacamos a perceção da grande importância logística e estratégica que as OCT dão aos Açores ao utilizarem a RN para perpetrarem o NVM com destino à Europa, concluindo que os Açores podem desempenhar um papel importante no combate ao NVM com destino à Europa.

Da mesma forma ao esclarecermos a legitimidade, competência e a capacidade singular da Marinha em atuar no Alto Mar, identificamos o potencial inerente à complementaridade de funções e competências entre todas as Entidades envolvidas, tendo em vista o objetivo comum da disrupção do NVM nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, obviando o papel da Marinha no combate ao NVM.

Como recomendação de ordem prática no combate ao NVM nos Açores, julgamos ser relevante a prossecução do OE7 da DEM18, e conseqüentemente, a continuidade da execução das LA que a Marinha tem vindo a desenvolver no reforço da sua presença e controlo nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, aumentando os meios navais nos Açores por forma a que as ações conjuntas com a PJ e MAOC-N sejam mais tempestivas.

Recomenda-se igualmente a prossecução da ideia do COMAR se constituir como Centro congregador de Informação pertinente, e seja reforçado em permanência com elementos das Autoridades envolvidas no combate ao NVM, no seguimento da ideia de um possível "Centro de Seguimento de Tráfego Marítimo".

A principal limitação encontrada foi a dimensão e profundidade do tema em conjugação com a fita de tempo disponibilizada para o desenvolvimento do trabalho. O curto espaço temporal para o desenvolvimento do tema, aliado ao número restrito de palavras e a complexidade do desafio lançado, limitaram muito a profundidade que pretendíamos atingir.

Tendo em conta as limitações encontradas, segure-se para estudos futuros, a avaliação dos resultados que as ações levadas a cabo com recurso a meios da Marinha têm no sucesso do combate ao NVM.



Bibliografia

- Alexandre, 2018. *Folha Avançada n.º 1 - Trabalho de Individual de Fim de Curso*. Pedrouços: IUM.
- AMN, 2018. acessado a 28 de dezembro. *Autoridade Marítima Nacional*. Obtido de Autoridade Marítima Nacional: <https://www.amn.pt/>
- Ananias, V., 2018. Entrevista a 14 de novembro. Inspetor-Chefe PJ. (N. Rodrigues, Entrevistador)
- AR, 1993. *Regime Jurídico aplicável ao Tráfico e Consumo de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas* (DL n.º 15/93, de 22 de janeiro). Lisboa: Assembleia da República.
- AR, 2000. *Tratado entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha* (Res. AR n.º 9/2000 de 28 de janeiro). Lisboa: Assembleia da República.
- AR, 2002. *Regime das contra-ordenações a aplicar nas áreas sob jurisdição da Autoridade Marítima Nacional* (DL 45/2002 de 2 de março). Lisboa: Assembleia da República.
- AR, 2005. Acessado a 28 de dezembro de 2018. *Constituição da República Portuguesa*. Obtido de <http://www.parlamento.pt/Legislacao/Paginas/ConstituicaoRepublicaPortuguesa.aspx>
- AR, 2006. *Lei dos Espaços Marítimos e dos poderes do Estado* (L 34/2006 de 28 de julho). Lisboa: Assembleia da República.
- AR, 2008. *Organização Interna das unidades territoriais, especializadas, de representação e de intervenção e reserva da GNR*. (Portaria 1450/2008 de 16 de dezembro). Lisboa: Assembleia da República.
- AR, 2014. *Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas Lei Orgânica* (Lei Orgânica n.º 6/2014 de 1 de setembro). Lisboa: Assembleia da República.
- AR, 2014. *Lei Orgânica da Marinha*. (DL n.º 185/2014 de 29 de dezembro). Lisboa: Assembleia da República.
- AR, 2017. *Código de Processo Penal* (Lei n.º 114/2017 de 29 de dezembro). Lisboa: Assembleia da República.
- Arsénio, L., 2012. *A Segurança no Mar Português e no "Oceano Moreno"*. Portugal: UAL.
- Caldeira, T. J., 2015. *As Missões e Capacidades das Forças Armadas Portuguesas no Arquipélago dos Açores*. Portugal: Nação e Defesa n.º 141.



- Convenção de Viena., 2018 (22 de outubro de 2018). *Ministério Público*. Obtido de <http://gddc.ministeriopublico.pt>:
http://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/convencao_NU_contra_trafico_ilic_estupefacientes_sbst_psicotropicas.pdf
- CM., 2013. *Conceito Estratégico de Defesa Nacional - Resolução do Conselho de Ministros* (Resolução n.º 19/2013 de 5 de abril). Lisboa: Conselho de Ministros.
- Davin, J., 2007. *A Criminalidade Organizada Transnacional - A Cooperação Judiciária e Policial na UE*. Edições Almedina.
- Ebo, I., 2008. *A Geopolítica da Droga*. Instituto Superior Ciências Sociais E Políticas.
- EMA., 2018. *Diretiva Estratégica da Marinha. Diretiva 2018*. Lisboa: Estado-Maior da Armada.
- EMCDDA., 2010. *Cocaine - A European Union perspective in the global context*. Lisboa: Publications Office of the European Union - European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction.
- EUROPOL., 2017. *Serious and Organised Crime Threat Assessment*. EUROPOL.
- Fernandes, M., 2014. Geopolítica do Atlântico: A Atualidade do triângulo Estratégico. *O Mar no Futuro de Portugal - Ciência e Visão Estratégica*. Centro de Estudos Estratégicos do Atlântico.
- Ferreira, J., 2018. Entrevista a 31 de outubro. Head of Operation - MAOC-N. (N. Rodrigues, Entrevistador)
- Galocha, C. M., 2019. Entrevista a 2 de janeiro. Chefe de Divisão de Operações do Comando Naval. (N. Rodrigues, Entrevistador)
- IESM., 2016. *Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação*. Lisboa: IUM.
- IUM., 2018. NEP INV 001 - *Trabalhos de Investigação*. Lisboa: IUM.
- IUM., 2018. NEP INV 003 - *Estrutura e regras de citação e referenciação de trabalhos escritos a realizar no IUM*. Lisboa: IUM.
- Lusa., 2018. *Marinha garante reforço de presença nos Açores*. Diário de Notícias, <https://www.dn.pt/lusa/interior/marinha-garante-reforco-de-presenca-nos-acores-9419154.html>.
- MAOC- N., 2018 Acedido a 21 de novembro. *Maritime Analysis & Operations Centre*. Obtido de MAOC-N: <https://maoc.eu>
- Matias, V., 2010. *"Portugal - Que poder no Mar?"*. Revista de Marinha, n.º 954, mar - abr



- NCA., 2018 Acedido a 31 de dezembro. *National Crime Agency*. Obtido de National Crime Agency: <http://www.nationalcrimeagency.gov.uk/>
- Nunes, P., 2015. *Portugal no Atlântico: a Rota Marítima da cocaína para a Europa*. CEDIS Working Papers - julho.
- O'Sullivan, M., 2018. Entrevista a 31 de outubro. Diretor Executivo do MAOC-N. (N. Rodrigues, Entrevistador)
- PJ., 2016. *Relatório Anual Combate ao Tráfico de Estupefacientes em Portugal*. Lisboa: PJ - UNCTE.
- PJ., 2017. *Relatório Anual Combate ao Tráfico de Estupefacientes em Portugal*. Lisboa: PJ- UNCTE.
- PJ., 2018 Acedido a 30 de dezembro. *PJ*. Obtido de Polícia Judiciária: <https://www.policiajudiciaria.pt>
- Ribeiro, S., 2010. *Mahan e as Marinhas como Instrumento Político*. Revista Militar : <https://www.revistamilitar.pt/artigo/569>
- Soares, P., 2012. *A Importância Estratégica da Posição do Arquipélago dos Açores no âmbito das Relações transatlânticas*. Lisboa: Academia Militar.
- UN., 1982. *Convenção de Montego Bay*. Obtido de PGD Lisboa: http://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=1699&tabela=leis
- UN., 1988. *Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e de Substâncias Psicotrópicas*. UN. Obtido de <http://gddc.ministeriopublico.pt>: http://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/documentos/instrumentos/convencao_NU_contra_trafico_ilic_estupefacientes_sbst_psicotropicas.pdf
- UN., 2004. *United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocols Thereto*. United Nations.
- UNODC., 2011. *Estimating illicit flows resulting from drug trafficking and other organized crimes*. United Nations.
- UNODC., 2018. *World Drug Report 2018 Methodology Report*. Viena: United Nations.
- US CBP., 2019 Acedido a 1 de janeiro de 2019. *CBP National Targeting Center - US Customs and Border Protection*. Obtido de <https://www.cbp.gov/frontline/cbp-national-targeting-center>



Apêndice A — Contexto e Base Conceptual

Contexto

A UE identifica a prática do narcotráfico pelas OCT como sendo uma das oito ameaças à segurança do seu espaço comum (EUROPOL, 2017) .

O combate ao NVM representa apenas 11% das apreensões, no entanto o volume de cada apreensão é em média 30 vezes superior às apreensões por via aérea (PJ, 2017).

Optámos por nos restringir ao tráfico de cocaína pelo seu peso nas operações de narcotráfico e consumo no EU que entre 2011 e 2017 aumentou uma média de 52%, bem como pela preferência da utilização da via marítima por parte destes grupos. (UNODC, 2018)

Os Açores pela sua centralidade atlântica são ponto de escala e de plataforma logística para quem pretende usar o Atlântico Norte a caminho da Europa.

As OCT não são alheias a esta centralidade. Aliás, atendendo às notícias dos média e das apreensões efetuadas pelas autoridades competentes, estas organizações estão cientes desta centralidade para facilitar as suas movimentações logísticas.

Com o objetivo de melhor compreender a temática subjacente ao presente TII, julga-se basilar a explanação dos conceitos de Criminalidade Organizada Transnacional, Narcotráfico e qual o conceito de colaboração das FFAA no combate ao Narcotráfico.

Conceito de Organização Criminosa Transnacional

Começamos por abordar o conceito de crime à luz do Código de Processo Penal Português (CPP), que nos diz que crime é o comportamento que viola a lei, sendo punido com uma pena, que segundo a alínea a) do art.º 1 do CPP “(...) é o conjunto de pressupostos de que depende a aplicação ao seu autor de uma pena ou medida de segurança criminais.” (AR, 2017).

As Nações Unidas dizem-nos na Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Transnacional (CNUCCT) que uma Organização Criminosa (OC) compreende uma organização estruturada de duas ou mais pessoas, agindo de forma concertada entre elas, estabelecida por um período de tempo, com vista ao cometimento de ofensas ou atos ilícitos, que sejam punidos legalmente com a privação de liberdade ou ordem de detenção por parte das autoridades competentes (UN, 2004).

Davin, com base nesta definição da CNUCCT, refere-nos que existem três elementos que permitem identificar uma organização criminosa. A permanência temporal enquanto grupo, ainda que os elementos fundadores não se perpetuem. A existência de uma estrutura



organizada, onde exista divisão de tarefas entre os membros do grupo e centralização de ações. A prática de crimes com o fim de obter lucros económicos (Davin, 2007).

A CNUCCT enquadram-nos ainda o Crime Transnacional no n.º2 do art.º 3, onde nos dizem que um crime para ser transnacional deverá ser praticado em mais de um Estado; Se esse crime for cometido num determinado Estado, mas parte substancial da sua preparação, planeamento, direção ou controlo tenha lugar noutro Estado; Se o crime for cometido num Estado, mas envolva uma OC que esteja envolvida em atividades criminosas em mais de um Estado; O crime seja cometido num Estado, mas as suas consequências tenham consequências substanciais num outro Estado (UN, 2004).

Conceito de Narcotráfico

As UN, criminalizaram o Narcotráfico com a promoção de diversas convenções, onde se destaca a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas (CNUCTESP), usualmente denominada de Convenção de Viena. Impõe às nações a obrigatoriedade de controlar e criminalizar as atividades ilícitas relacionadas com a droga, considerando o Narcotráfico como um crime transacional (Convenção de Viena, 2018).

Englobam ainda a produção, transporte e consumo de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas no conceito de Narcotráfico (UNODC, 2011).

O DL 15/93 é a assimilação para a legislação portuguesa da CNUCTESP, e nos eu artigo 21º define-nos narcotraficante como alguém que, sem estar autorizado, cultive, produza, fabrique, extraia, prepare, ofereça, puser à venda, venda, distribua, compre, ceda ou receba, proporcione, transporte, importe, exporte, fizer transitar ou ilicitamente detiver, plantas, substâncias ou preparações compreendidas nas Tabelas I a III¹ (AR, 1993).

Conceito de Colaboração das FFAA no combate ao Narcotráfico

Já a Constituição da República Portuguesa refere no seu artigo 275.º n.º 6, que:

“que as Forças Armadas podem ser incumbidas de colaborar em missões de proteção civil, em tarefas relacionadas com a satisfação de necessidades básicas e a melhoria da qualidade de vida das populações, e também em acções de cooperação técnico-militar no âmbito da política nacional de cooperação.”. Já a Lei da Segurança Interna no seu artigo 35.º, refere “(...) que as Forças Armadas colaboram em matéria de segurança interna nos termos da Constituição e da lei,(...)” (AR, 2005)

No Conceito Estratégico de Defesa (CED), no seu ponto 1.4.2 refere:

¹ Conforme tabelas constantes no DL 15/93, de 22 de janeiro



"o apoio e cooperação entre as Forças Armadas e Forças e serviços de segurança na neutralização das ameaças e riscos à Segurança Nacional, atribuindo especial prioridade às ações de fiscalização, deteção e rastreio do tráfico de droga nos espaços marítimo e aéreo sob jurisdição nacional" (CM, 2013)

A Diretiva Estratégica da Marinha (DEM) alinha verticalmente com o CED e visa no seu Objetivo Estratégico 4 fortalecer o apoio à Autoridade Marítima Nacional (AMN) e cooperação com os parceiros nacionais e internacionais. Exemplo desta colaboração está a nível nacional o Protocolo de colaboração entre a Marinha e a PJ, autoridade competente no combate ao narcotráfico, firmado desde 2003, e a nível internacional com a criação do MAOC-N.

Conceito de Rota do Norte

As principais rotas identificadas pelo *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction* (EMCDDA) e a EUROPOL são três:

- A rota do Norte, com origem nas Caraíbas, via Açores para a Península Ibérica e Europa do Norte;
- A rota Central, com origem na América do Sul, via Cabo Verde, Madeira ou Ilhas Canárias para a Europa;
- A rota Africana, com origem na América do Sul para a África Ocidental e daí para a Península Ibérica.

Segundo a mesma publicação pela RN passa cerca de 40% da cocaína com destino ao EU. O elevado volume identificado sugere-nos que as OCT relevam a posição geoestratégica dos Açores para o trasbordo da cocaína para Portugal e Espanha (EMCDDA, 2010)



Apêndice B — Guião de entrevista Semiestruturada

Qual a importância dos Açores na Rota do Norte para as Organizações Criminosas Transnacionais?

P1: Como utilizam as Organizações Criminosas Transnacionais o Mar dos Açores?

P2: Qual a importância da Rota do Norte no Narcotráfico com destino à Europa que passa nos Açores?

P3: Qual a sua perceção acerca do papel da Marinha no combate ao Narcotráfico?

P4: Que sugestões tem para a Marinha melhorar a sua colaboração no combate ao Narcotráfico por via Marítima?

Entrevistados	E1. Michael O'Sullivan Diretor Executivo do MAOC-N (Presencial) 31 de outubro de 2018
	E2. Inspetor José Ferreira Head of Operations - MAOC-N (Presencial) 31 de outubro de 2018
	E3. Inspetor-Chefe Vitor Ananias Unidade Nacional de Combate ao Tráfico de Estupefacientes Polícia Judiciária (Presencial) 14 de novembro de 2018
	E4. CFR Madaleno Galocha Marinha - Chefe da Divisão de operações do COMNAV (e-mail) 02 de janeiro de 2019

P1: Como utilizam as Organizações Criminosas Transnacionais o Mar dos Açores?

E1. - R: As OCT utilizam os Açores principalmente recorrendo às rotas da navegação de recreio. Normalmente recorrem a 2 embarcações, um navio vindo recorrentemente dos países da América do Sul ou Caraíbas que trás a droga, normalmente cocaína, e uma segunda embarcação que vai ao seu encontro, os chamados *rendez-vous*, onde fazem o transbordo da droga.

A primeira embarcação retorna ao continente Americano e a segunda demanda para o norte da Europa para países como a Holanda, Inglaterra, Irlanda e França.

Por norma as OCT integram o fluxo normal da navegação de recreio e ficam um tempo pelos Açores, indo posteriormente ao encontro de embarcações que trazem a droga do continente americano.

As OCT por norma utilizam os Açores como base logística. Param para reabastecer.



E2. - R: Existe uma prevalência de embarcações de recreio que saem das caraíbas e vem para a Europa. Por via dos regimes de correntes e ventos tem de necessariamente de passar pelos Açores. Exemplo disso é o período de maio a finais de agosto onde se deteta um maior número de velejadores lícitos e por arrasto os ilícitos que exploram o aumento de tráfego nesse período.

As embarcações ilícitas misturam-se com o fluxo de tráfego lícito de recreio por forma a dissimularem-se.

Um reforço da vigilância e fiscalização seria útil nas ilhas do Faial e Flores.

E3. - R: A circulação normal da navegação de recreio, nas travessias transatlânticas, fazem a aproveitamento natural dos ventos. Saindo de Portugal, Espanha do Mediterrâneo ou do Norte da Europa. Principalmente nos meses de janeiro, fevereiro e março. Fazem, a travessia da Europa para o continente Americano. E depois regressam a partir de meados de abril, novamente aproveitando os ventos.

O Peters na Horta na ilha do Faial é particularmente conhecido como ponto de encontro de marinheiros e velejadores. Os velejadores dizem que o Peters é uma referência.

Estamos a assistir com mais frequência são transbordos na zona dos Açores para depois seguirem para a Europa.

A preferência pelos Açores é ligada diretamente à história, sendo os Açores um marco e ao mesmo tempo uma paragem oportuna a meio do Atlântico.

Portugal não é um mercado prioritário. A maioria tem como destino, Espanha, França, Itália...

E4. - R: O posicionamento estratégico dos Açores apresenta características quase únicas para os fluxos de narcotráfico. O seu posicionamento central no Atlântico é relevante para aos movimentos provenientes da América do Sul, transformando o Arquipélago num local desejado para os movimentos do tráfego internacional da droga, com destino à Europa.

Um dado relevante são as viagens transatlânticas, sendo o arquipélago dos Açores um ponto obrigatório e de passagem para os aficionados da náutica de recreio, enquanto ponto de apoio para o abastecimento e descanso, associado às condições únicas para a atividade náutica.

No âmbito do tráfico com recurso a embarcações de recreio a utilização das marinhas é também um meio de introdução de droga no território. Nesta região não é expectável o desembarque de material na praia ou noutros locais.

P2: Qual a importância da Rota do Norte no Narcotráfico com destino à Europa que passa nos Açores?

E1. - R: A RN é a rota mais popular para as OCT a par da Rota Central.

A RN é muito utilizada pelas OCT que tem por destino o UK. A utilização da RN e da RC depende da época do ano, pelo aproveitamento das correntes e ventos e pelo fluxo da navegação lícita, como forma de se misturarem.



E3. - R: Os Narcotraficantes fazem uma rota que passa pelos Açores o que normalmente se chama a Rota do Norte, onde chegam perto dos Açores e começam a derivar para o Norte. O principal motivo destes fluxos tem a ver com os ventos dominantes. Sendo o fluxo normal da navegação de recreio.

P3: Qual a sua perceção acerca do papel da Marinha no combate ao Narcotráfico?

E1. - R: O papel da MP é absolutamente essencial. Por várias razões. O MAOC é uma plataforma central onde os países trabalham em conjunto e pretende desconflitar.

O MAOC-N constitui-se como uma plataforma centralizadora de informação e coordenação entre várias agências europeias no combate ao narcotráfico. Se um país referencia um navio, todos os parceiros partilham a informação. O país que referencia tem preferência na ação de abordagem e detenção do mesmo, mas todos os parceiros partilham informação sobre o navio referenciado.

A Marinha portuguesa tem a expertise e conhecimento do Mar para desenvolver as ações de combate necessárias às abordagens.

O facto de existir uma ligação direta com a Marinha portuguesa é um fator de primordial importância para o sucesso das ações. A relação é baseada na confiança mútua. A Marinha portuguesa é essencial para o sucesso da missão do MAOC-N.

E3. - R: O Protocolo entre a Marinha e a Polícia Judiciária. Derivado da CNUDM. Embarcações que circulem em alto mar só podem ser intercetadas por Navios de guerra ou de estado devidamente identificados. A Marinha, com os seus meios e conhecimento que permitem a atuação em alto mar e segundo a CNUDM, intervém e garante a segurança da embarcação. Após estabelecida a segurança na embarcação, por intermédio do art. 17, onde PT solicita ao país de bandeira autorização para exercer a sua ação penal sobre a embarcação, intervindo a PJ nesse momento.

O papel da Marinha é ser um agente de meio para a PJ poder intervir e exercer a jurisdição penal legitimada pelo art. 17 para além das 12 milhas.

Dentro das 12 milhas vigora a jurisdição nacional. Qualquer autoridade com legitimidade pode exercer a ação, não sendo necessária a colaboração direta da Marinha.

E4. - R: A Marinha mantém e deverá privilegiar sempre a articulação com a Polícia Judiciária, no sentido de apoiar a execução operacional das intervenções no mar. Nesta matéria, considero que a articulação e complementaridade entre instituições em função das competências e dos meios de intervenção que cada uma dispõe são o suficiente e a chave para o sucesso das operações.

P4: Que sugestões tem para a Marinha melhorar a sua colaboração no combate ao Narcotráfico por via Marítima?



E1. - R: O modelo de colaboração com a Marinha portuguesa é muito bom. No imediato a ideia que tenho é de que a Marinha portuguesa é uma peça muito importante no combate e repressão do tráfico de droga.

em função das competências e dos meios de intervenção que cada uma dispõe são o suficiente e a chave para o sucesso das operações.

E2. - R: Os meios da Marinha são importantes quando se trata de fazer uma abordagem em Alto Mar. O emprego dos DAE é fundamental para a surpresa da operação conduzindo ao sucesso da mesma. Neste sentido um reforço dos meios da Marinha nos Açores seria desejável, não só em termos de navios, como também de elementos do DAE em prontidão.

Outra sugestão seria a Marinha dar formação de *boarding* à Polícia Marítima local, onde uma equipa da PM treinada para a abordagem pelos DAE e embarcada num meio da Marinha para fazer a abordagem em tempo seria uma ideia a explorar.

E3. - R: A cooperação da PJ com a Marinha, através do Protocolo existente, é de extrema importância para a otimização dos recursos existentes no país, pelo que a sua continuação é uma ideia presente que tem continuidade no futuro.

No âmbito desta cooperação estamos à semelhança da National Crime Agency (NCA) que tem um centro de monitorização permanente de embarcações que procura padrões de comportamento suspeitos para sinalizar embarcações suspeitas de atividades ilícitas.

Também os US *Costums and Border Protection* possuem um *National Targeting Center* de enormes dimensões onde seguem embarcações que tenham relação com os US, são sinalizados e monitorizados. se algum das embarcações seguidas apresentar um padrão suspeito constituídos alvos para seguimento em tempo real, e toda a informação relativa ao alvo é registada.

Nós e a Marinha, estamos em conjunto a estudar como aproveitar as capacidades de monitorização da navegação por parte da Marinha, e com os nossos conhecimentos de indicadores de risco propensos a atividades ilícitas criar algo parecido ao Centro de Trageting dos US. Trabalhando em conjunto esses indicadores e treinar e identificar esses comportamentos, bem como sensibilizar os operadores da Marinha para essa realidade policial.

E4. - R: A Marinha, através do COMAR, poderá gerar informações de situações suspeitas, relacionadas com o tráfico de droga, comunicando posteriormente à PJ para um eventual tratamento e análise. Esta difusão / partilha de informação é sem dúvida um veículo importante para a afirmação da Marinha no combate ao narcotráfico em apoio à PJ e o MAOC-N.

A centralização da informação criminal no combate ao narcotráfico na PJ, tendo como fundamento o princípio da partilha da informação com a Marinha é o suficiente para a relevância da Marinha nesta matéria.

Por isso devemos apoiar sempre a centralização das competências na PJ e afirmar o COMAR como um centro de distribuição da informação marítima para outras Entidades.