

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR – MARINHA

2009/2010



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

SEGURANÇA MARÍTIMA

O CASO NACIONAL E PERSPECTIVAS DE FUTURO

DOCUMENTO DE TRABALHO

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

FERNANDO MANUEL SILVA MOTA
PRIMEIRO TENENTE

NÃO CLASSIFICADO



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

SEGURANÇA MARÍTIMA

O CASO NACIONAL E PERSPECTIVAS DE FUTURO

Fernando Manuel Silva Mota

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M

IESM, Lisboa, 2010

NÃO CLASSIFICADO

NÃO CLASSIFICADO



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

SEGURANÇA MARÍTIMA

O CASO NACIONAL E PERSPECTIVAS DE FUTURO

Fernando Manuel Silva Mota

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M

Orientador:

CTEN Rodrigues Vicente

IESM, Lisboa, 2010

NÃO CLASSIFICADO



Agradecimentos

À minha família, pelo carinho, pelo apoio incondicional e pelo estímulo que sempre me dá em todos os momentos da minha vida pessoal e profissional.

A todas as pessoas que com a sua qualificada ajuda e conhecimento, mas também com grande simpatia e pronta disponibilidade me orientaram e ajudaram a ir mais longe no estudo, análise e elaboração deste trabalho de investigação.

Ao CTEN Rodrigues Vicente, nobre orientador deste Breve Estudo, o meu sincero agradecimento pela sua orientação, auxílio e disponibilidade prestada no decorrer das diversas etapas deste trabalho.

Quero ainda deixar uma palavra amiga e de reconhecimento a todos os camaradas do Curso de Promoção a Oficial Superior de Marinha e Conjunto 2009-2010, pelo apoio, companheirismo e longas horas que passámos juntos, relevando no entanto, a extraordinária amizade, elevação e camaradagem que o CTENg SEH Duarte Oliveira me dedicou, com a sua permanente disponibilidade para o tão necessário apoio nesta fase do curso.

A todos vós, o meu Bem-Haja!



Índice

Agradecimentos.....	i
Índice	ii
Índice de Figuras	iii
Resumo	iv
Abstract.....	v
Palavras – Chave	vi
Lista de abreviaturas e siglas	vii
Introdução	1
a. Objectivos.....	4
b. Estrutura do trabalho	4
1. Enquadramento.....	5
a. Enquadramento político	6
(1) O Oceano: Nosso Futuro	7
(2) O Oceano, um património para o futuro.....	7
(3) Comissão Oceanográfica Intersectorial e Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental	7
(4) Comissão Estratégica dos Oceanos	8
(5) Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental	8
(6) Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar.....	8
(7) Agência Europeia de Segurança Marítima	8
b. Enquadramento Legislativo.....	10
c. Enquadramento Conceptual.....	13
d. Enquadramento Situacional.....	14
(1) Sistema AIS	15
(2) Sistema VTS	16
(3) Sistema MONICAP	16
(4) Sistema LRIT.....	17
(5) Sistema SIVICC	17
(6) Sistema GMDSS	17
(7) Outras iniciativas.....	18
2. Perspectiva nacional.....	21
a. Perspectiva actual.....	21
b. Perspectiva ideal futura	24
3. Segurança marítima integrada	26
a. Aspectos técnicos.....	26
b. A cooperação internacional	27
Conclusões	30
Considerações finais	33
Referências Bibliográficas	34
a. Monografias.....	34
b. Brochuras.....	34
c. Artigos.....	34
d. Publicações em série	34
e. Relatórios.....	34



f. Legislação e documentos oficiais	35
g. Sítios na internet	36

Índice de Figuras

Figura 1: Fontes de informação <i>disponíveis</i> no COMAR (Comando Naval).....	25
---	----



Resumo

A exploração económica dos recursos e potencial do mar é efectuada por navios e plataformas flutuantes que utilizam o mar como via de comunicações e transporte, como fonte de recursos vivos e minerais e como local de actividades de lazer.

Esta actividade de exploração sustentada dos recursos marinhos é posta em causa sempre que um acidente a interrompe levando a perdas materiais e, frequentemente, a perdas de vidas humanas e a danos do ambiente. A segurança marítima é então, uma condição essencial para que se possam desenvolver de forma continuada todas as actividades marítimas.

Portugal como Estado Costeiro exerce jurisdição sobre o maior espaço marítimo da União Europeia, tendo igualmente responsabilidades internacionais no campo da busca e salvamento marítimo sobre áreas extensíssimas.

O conhecimento do que se passa nessas áreas, isto é, a posse de Informação, constitui-se como elemento fulcral.

Matérias como a Segurança são, hoje, mais do que nas últimas décadas, basilares e determinantes para a estabilidade dos Estados Costeiros e para a protecção dos seus espaços vitais.

A Informação na Segurança Marítima constitui não só uma temática actual, como se perspectivam grandes transformações decorrentes do desenvolvimento exponencial da tecnologia, a par de novas ameaças e suas formas de actuação.



Abstract

The economic exploitation of sea resources and its potential is carried out by vessels and floating platforms that use the ocean as communication and transportation lines, as a source of living resources and minerals and as a place of leisure.

The sustainability of exploitation activity of sea resources is jeopardized when an accident interrupts its normal course, causing material damage, life losses and damage to the environment. Maritime security is then, an essential condition for developing, on a continuous base, all maritime activities.

As a Coastal State, Portugal exercises authority on the largest European Union maritime area, and also detains search and rescue international responsibilities on vast and spacious maritime areas.

The knowledge of what is happening in these areas, the possession of information, is essential.

Safety and Security is now, more than in recent decades, fundamental and crucial to the coastal states stability and protection of their vital spaces.

Maritime Safety information is not only an actual issue. Due to the exponential development of technology, major changes can be expected along with, new threats and its new ways of action.



Palavras – Chave

- Segurança marítima
- Sistemas de informação
- Segurança da navegação
- Controlo da navegação
- Tráfego marítimo
- Plataforma continental
- Segurança Marítima vertente Safety (Segurança Marítima)
- Segurança Marítima vertente *Security* (Protecção)



Lista de abreviaturas e siglas

AIS	Automatic Identification System
ALFLOT	Almirante de la Flota (Esp)
ALMART	Almirante de Acção Marítima (Esp)
AMN	Autoridade Marítima Nacional
ASAE	Autoridade de Segurança Alimentar e Económica
ASN	Autoridade de Saúde Nacional
CENTRIXS	Combined Enterprise Regional Information Exchange System
COMAR	Centro de Operações Marítimas
COMNAV	Comando Naval
CNCM	Centro Nacional Coordenador Marítimo
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
DGAIEC	Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo
DGAM	Direcção-Geral da Autoridade Marítima
EMSA	European Maritime Safety Agency
EST	Esquema de Separação de Tráfego
FAP	Força Aérea Portuguesa
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GNR	Guarda Nacional Republicana
GPS	Global Positioning System
IMO	International Maritime Organization
INAG	Instituto da Água
INMARSAT	International Maritime Satellite
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Seas
JUP	Janela Única Portuária
LRIT	Long Range Identification and Tracking
LSI	Lei de Segurança Interna
MAOC-N	Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics
MARISS	European Maritime Security Services
MARNIS	Maritime Navigation and Information Services
MCCIS	Maritime Command and Control System
MMSI	Maritime Mobile System Identification



MONICAP	Monitorização Contínua das Actividades da Pesca
MOU	Memorandum Of Understanding
MRCC	Maritime Rescue Co-ordination Centre
MSC	Maritime Safety Committee
PJ	Polícia Judiciária
PSSA	Particularly Sensitive Sea Area
SAR	Search and rescue
SEF	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SIVICC	Sistema Integrado de Vigilância Comando e Controlo
SOLAS	Convention for the Safety of Life at Sea
SSAS	Ship Security Alert Systems
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers
UCC	Unidade de Controlo Costeiro (GNR)
UE	União Europeia
VHF	Very High Frequency (30 a 300 MHz)
VTS	Vessel Traffic Services
V- RMTC	Virtual Regional Maritime Traffic Centre
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
ZEE	Zona Económica Exclusiva



Introdução

“...Portugal encontra-se na periferia da Europa, mas está no centro do mundo...

Possuímos uma vasta linha de costa, beneficiamos da maior zona económica exclusiva da União Europeia. Poderemos ser uma porta por onde a Europa se abre ao Atlântico, se soubermos aproveitar as potencialidades desse imenso mar que se estende diante dos nossos olhos, mas que teimamos em não ver.

Como pode um país, projectado sobre o Oceano Atlântico, na encruzilhada de três continentes, ver-se a si próprio como periférico?

Para além das especificidades da nossa geografia, temos a História. Num só século, revelámos à Europa dois terços do planeta, percorrendo as costas de todos os continentes. Pusemos em contacto muitos dos povos do mundo e criámos uma língua universal. Por causa disso, Portugal continua a projectar no exterior a imagem de marca de país marítimo.

Que justificação pode existir para que um país que dispõe de tão formidável recurso natural, como é o mar, não o explore em todas as suas vertentes, como o fazem os outros países costeiros da Europa?

Porque retiram esses países tanto valor e criam tanto emprego com a exploração económica do mar, e nós não?

Temos de repensar a nossa relação com o mar. Repensar o modo como exploramos as oportunidades que ele nos oferece. Importa afirmar a ideia de que o mar é um activo económico maior do nosso futuro.

Setenta por cento da riqueza gerada no Mundo transita por mar. Devemos pois apostar mais no sector dos transportes marítimos e dos portos.

Mas também no desenvolvimento de fontes marinhas de energia, de equipamentos para a exploração subaquática de alta tecnologia, de produtos vivos do mar para a biotecnologia ou das indústrias de equipamento, de reparação e de construção navais.

Temos de incentivar a prospecção e exploração da nossa plataforma continental, cujo projecto de levantamento se encontra em apreciação nas Nações Unidas.

Pensando na combinação do mar com o nosso clima temperado, importa desenvolver as actividades marítimo-turísticas, a náutica de recreio, o turismo de cruzeiros. A par disso, temos de fomentar a aquacultura e a manutenção de uma frota de pesca sustentável.

A ausência de um pólo desenvolvido de indústrias marítimas é de facto surpreendente quando Portugal apresenta um conjunto de vantagens comparativas que são extremamente relevantes à escala europeia.

Às vantagens decorrentes da nossa geografia, da História e da imagem externa do País podemos ainda juntar as estratégias e políticas para o mar desenhadas nos últimos seis anos em Portugal e na própria União Europeia...”

Silva, Aníbal Cavaco, Abril de 2010



Mais de 90% do comércio externo da UE é transportado por via marítima e mais de mil milhões de toneladas de carga são carregadas e descarregadas nos portos europeus ¹.

Muito embora o transporte marítimo seja o mais importante meio de transporte em termos de volume, este não se desenvolve, no entanto, sem riscos.

O transporte marítimo de grandes quantidades de mercadorias perigosas e de um elevado número de passageiros é uma actividade intrinsecamente perigosa. Num passado recente, centenas de cidadãos perderam a vida em naufrágios em “ferrys Ro-Ro” ² e milhares de outros foram obrigados a reconstruir as suas vidas devido a acidentes marítimos que, apesar da utilização de tecnologias modernas aplicadas na sua prevenção, foram determinantes na dor que provocaram.

A estas vítimas vem juntar-se um número significativo de marítimos mortos ou feridos em muitos outros acidentes, com cujas consequências tantos tiveram, também, de aprender a viver. Além disso, há muitas décadas que os cidadãos sofrem os efeitos da poluição nas suas praias, causada por derrames acidentais ou deliberados de petróleo, por navios cujo número e tamanho é cada vez maior. Como se não bastasse, todos os anos se verificam centenas de acidentes menores e milhares de incidentes com navios, originando crescentes problemas, com enormes custos económicos reais e potenciais, num contexto de aumento da densidade do tráfego.

Embora sejam questões de há muitos anos, o naufrágio do petroleiro “Erika” ³, em 1999, ao largo a costa atlântica da França, e depois o naufrágio do “Prestige” ⁴, em 2002, constituíram a gota de água que despertou a comunidade internacional para a tomada de medidas urgentes. Estes acidentes suscitaram uma clara intensificação dos esforços para melhorar a situação, com o lançamento de várias novas iniciativas.

¹ Dados da EMSA – A Agência Europeia de Segurança Marítima é uma das agências descentralizadas da União Europeia. Sedeada em Lisboa, a Agência presta apoio e assistência técnica à Comissão Europeia e aos Estados Membros da UE, no desenvolvimento e aplicação da legislação comunitária em matéria de segurança e protecção marítima e da poluição por navios. Também lhe foram atribuídas tarefas operacionais nos domínios da resposta à poluição por hidrocarbonetos, do acompanhamento de navios e da identificação e seguimento de navios a longa distância (LRIT).

² “Ro-Ro” é uma abreviatura para “Roll on-Roll off” — é um tipo de navio para o transporte de automóveis e outros veículos (podendo também transportar passageiros), de modo a que estes entrem e saiam do navio pelos seus próprios meios.

³ 12 de Dezembro de 1999 -O petroleiro “Erika” quebra-se em dois frente às costas da Bretanha francesa, derramando 20 mil toneladas de fuelóleo. 400 quilómetros de litoral francês foram afectados.

⁴ 13 de Novembro de 2002 - O petroleiro “Prestige”, seguindo da Letónia para Gibraltar, transportava 77 mil toneladas de fuelóleo pesado, começa a derramar fuelóleo ao largo da costa da Galiza. Na manhã do dia 19 afunda-se a cerca de 200 quilómetros de Espanha. 295 quilómetros de praias galegas são contaminadas por quatro mil toneladas de crude e a pesca é proibida ao longo de cem quilómetros.



Estará Portugal preparado para os novos desafios?

A avaliação do tema levou à definição de uma questão central que encaminha o presente Estudo da seguinte forma:

QC – No que respeita à segurança marítima, de que forma está Portugal preparado para enfrentar os desafios que se aproximam?

Desta questão central decorrem as seguintes questões derivadas:

QD1 – Como é efectuado, actualmente, o “conhecimento” do mar?

QD2 – Qual o enquadramento legislativo, conceptual e situacional que permite a Portugal, uma visão integrada de segurança marítima?

QD3 – Em que medida a cooperação entre autoridades, com competências atribuídas nas áreas marítimas de interesse comum, contribui para um incremento da segurança marítima?

Este trabalho de investigação procura encontrar respostas para as perguntas formuladas, de forma a, no final da pesquisa, poder confirmar ou contraditar as respostas às perguntas que agora se assumem como hipóteses orientadoras do Estudo:

H1 – A profusão de sistemas e tecnologias de informação relacionados com a segurança marítima e postos ao serviço da marinha permitem, por si só, um “conhecimento” efectivo do mar;

H2 – A actuação integrada das entidades que contribuem para a Segurança Marítima assume-se como a solução ideal para uma resposta eficaz aos riscos e ameaças no território nacional;

H3 – A cooperação institucional está clarificada no que respeita a competências cometidas às autoridades em razão da matéria de segurança marítima;



a. Objectivos

O ambiente estratégico do início do século XXI caracteriza-se pela complexidade e imprevisibilidade, de onde emergem novos tipos de riscos⁵ e ameaças⁶, designadamente no domínio marítimo, que podem desenvolver-se dentro da nossa área de interesse. A grande questão que se coloca é quando e onde vai acontecer.

A chave para este enigma, assume-se que passa pela garantia da superioridade de informação, através da percepção comum e permanente do ambiente marítimo, de forma a aumentar a proficiência no planeamento e condução das operações. Para que haja superioridade na informação e conseqüente superioridade na decisão, têm que existir capacidades instaladas que se correlacionem directamente com a obtenção de informação. Neste âmbito, serão objecto de análise neste breve estudo, não só algumas fontes e sistemas de informação, de vigilância e controlo marítimo, mas também a sua integração, com o objectivo de avaliar se, ao nível da Marinha, as capacidades instaladas e respectiva articulação permitem responder de forma afirmativa à questão central levantada.

b. Estrutura do trabalho

Identificada a questão central e a sua contextualização, pretende-se identificar o actual estado de desenvolvimento de sistemas e naturais desafios futuros que se considerem pertinentes, generalizando-os nas áreas de interesse, seguidamente, expostas:

- Segurança e controlo da navegação (acidentes marítimos, segurança portuária, busca e salvamento, pirataria, instabilidade regional e o terrorismo);
- Controlo de fronteiras e costas (imigração ilegal, narcotráfico, proliferação de armas, outros tráficos);
- Riscos naturais (estabilidade costeira, riscos ambientais e de saúde);
- Uso civil das zonas costeiras (segurança de praias, pescas profissional, artesanal e desportivas).

Por serem áreas muito específicas e, considerando que cada uma delas poderá constituir-se como tema para um trabalho de investigação individual, a análise a

⁵ “O conceito de risco é inseparável das ideias de probabilidade e incerteza; na sociedade contemporânea, o conceito caracteriza-se por assinalável polissemia (surgindo por vezes a propósito do que designa por perigos, catástrofes, acidentes ou ameaças) e refere-se a normalmente a um vasto leque de situações de incerteza, associadas a qualquer coisa negativa que poderá ocorrer.” (Escorrega, 2009, p.7)

⁶ “...Determinada situação é geradora de uma ameaça se o seu agente tiver possibilidades ou capacidades para a sua realização e se também tiver intenções de a provocar”. (Escorrega, 2009, p.7)



desenvolver neste breve estudo será, necessariamente, generalizada por um lado e delimitada por outro, cingindo-se o actual estudo apenas ao aprofundamento da área da segurança e controlo da navegação.

No seguimento da presente introdução, no primeiro capítulo faz-se um enquadramento que pretende analisar a perspectiva política, legislativa, conceptual e situacional, numa abordagem, que se pretende, permita analisar o caminho que vem sendo percorrido no âmbito da segurança marítima.

O segundo capítulo permitirá compreender a perspectiva nacional, situando-a na actualidade e seguidamente numa visão futura, tendencialmente ideal, de onde emergirá um conceito determinante para este estudo.

No terceiro e último capítulo, procura-se integrar os elementos estudados nos capítulos anteriores, de forma a conseguir perceber a articulação de capacidades e a sua aplicabilidade na segurança marítima.

1. Enquadramento

A segurança no mar, tal como em terra, mas em moldes diferenciados, atravessa e faz sobrepor em boa parte a segurança dos Estados e a segurança humana. A primeira vertente é antiga e bem conhecida tornando-se hoje mais notória pelas implicações da quantidade de bens em circulação e pelas crescentes capacidades dos navios combatentes. Mas, a segurança humana, praticamente sempre respeitada no que concerne à salvaguarda de vidas em perigo no mar, decorrente de sinistros marítimos, tem vindo a ser abalada por perversidades não imagináveis há poucos anos. A criminalidade organizada de tráficos ilícitos em larga escala, os actos de pirataria e a aventura da imigração ilegal em condições extremas, são exemplos salientes das preocupações em causa. As intervenções no mar, a bem da segurança, são necessárias para proteger as pessoas e os interesses dos Estados, sendo até admissível que a valorização da segurança humana obrigue a influenciar, e no limite coagir alguns Estados, a dedicar maior atenção às suas obrigações relacionadas com esta problemática, empregando os meios ao seu alcance. Os Estados mais carenciados podem ser auxiliados a fazê-lo ou pressionados a aceitar a cooperação de outros que disponham de melhores capacidades. Em suma, a segurança no mar é um bem em tempo de paz, que tem que ser preservado, sob pena de se romperem equilíbrios de ordem económica, social e política, com consequências desastrosas para a estabilidade e segurança a nível internacional. (Cajarabille, 2008, 55).



O conceito de segurança marítima transcrito, surge num campo bastante alargado. Na língua inglesa, este conceito está claramente separado entre dois conceitos distintos - "Maritime Safety" e "Maritime Security".

O primeiro conceito (Maritime safety) associa, tradicionalmente, actividades relacionadas com a segurança da navegação onde se poderão englobar diversas actividades como o apoio ao serviço de Busca e Salvamento Marítimo e ao serviço de Busca e Salvamento Aéreo, a segurança e controlo da navegação, o apoio à protecção civil, saúde pública, monitorização e acompanhamento do tráfego marítimo, o assinalamento marítimo ou outras, que de forma geral, sejam tomadas em razão da salvaguarda da vida humana no mar, da protecção e preservação do meio marítimo e do combate à poluição.

O segundo conceito (Maritime security) associa, tradicionalmente, actividades relacionadas com ilícitos criminais tais como o crime organizado, o narcotráfico, o contrabando, o terrorismo, pirataria, o tráfico armas e de seres humanos, a imigração clandestina ou outras que, pela sua natureza, possam por em perigo pessoas e bens. Igualmente a vigilância e fiscalização dos espaços de soberania ou jurisdição nacional e das fronteiras marítimas, preservação de recursos e dos ecossistemas marinhos se insere claramente na integridade de pessoas e bens no mar ou em instalações portuárias.

Pese embora se tenha feito aqui uma separação entre os dois conceitos de segurança, eles não são estanques. A título de exemplo, um derrame de produtos poluentes, que numa fase inicial possa ser considerado com estando claramente inserido no conceito "Maritime Safety", rapidamente pode ser transformado em "Maritime Security", se se verificar que o acto teve origem intencional e assim inserir-se no conjunto de actividades associadas ao segundo conceito.

a. **Enquadramento político**

“... a maritimidade é uma variável que a vontade política nacional não pode rejeitar, as atitudes necessárias para lhe responder variam entre avançar para o mar com políticas nacionais, ou esperar que o mar venha trazer exigências ao País. Nenhuma das vozes que se têm feito ouvir recomenda que Portugal tenha a ambição de possuir uma das marinhas globais (global navies), mas é comum o entendimento de que "as áreas de 'segurança pública' e de 'defesa nacional' são atribuições distintas e específicas do Estado, e cada uma necessita de recursos humanos, materiais e financeiros próprios" (Moreira, 2009).



Portugal goza de uma reputação internacional de país marítimo, com ideias e acções próprias, devendo ser um elemento activo na contribuição para a legislação sobre o segurança marítima.

A este facto, estão intimamente ligados importantes passos, dados nos últimos anos, no que respeita à política de segurança marítima, surgindo assim diversas iniciativas, das quais se relevam⁷:

(1) O Oceano: Nosso Futuro

Em 1998, a Comissão Mundial Independente para os Oceanos, liderada por Portugal e presidida pelo ex-presidente da República Dr. Mário Soares, aprovou o relatório «O Oceano: Nosso Futuro», no âmbito da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO;

(2) O Oceano, um património para o futuro

O Ano Internacional dos Oceanos, que se comemorou em 1998 na sequência de uma proposta apresentada por Portugal à Assembleia da Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO e adoptada pela Assembleia Geral das Nações Unidas, serviu de elemento integrador da Exposição Mundial de Lisboa (Expo 98), subordinada ao tema «O oceano, um património para o futuro»;

(3) Comissão Oceanográfica Intersectorial e Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental

Ainda em 1998, as Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 88/98, 89/98 e 90/98, de 10 de Julho, criaram, respectivamente, a Comissão Oceanográfica Intersectorial, com o objectivo de «reforçar a capacidade de resposta do sector de investigação e desenvolvimento em ciências e tecnologias do mar e serviços oceanográficos afins, mediante uma estratégia que permita compatibilizar acções, congregar esforços e evitar duplicações, optimizando o uso dos meios humanos e das infra-estruturas disponíveis», o Programa Dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar, com o objectivo de «dar a este domínio de investigação básica e aplicada a prioridade que ela requer (numa perspectiva) de natureza estruturante e interdisciplinar», e a Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental, com vista a considerar a possibilidade da extensão

⁷ In ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR - Publicado por: Ministério da Defesa Nacional -Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, Março 2007.



do limite exterior da plataforma continental para além das 200 milhas náuticas no quadro previsto pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar;

(4) Comissão Estratégica dos Oceanos

Em 2003, foi criada a Comissão Estratégica dos Oceanos (Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2003, de 17 de Junho), com o objectivo de elaborar os elementos de definição de uma estratégia nacional para o oceano. Esta comissão produziu em 2004 um relatório com um conjunto de cerca de 250 propostas e medidas de acção estratégicas;

(5) Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental

Em 2005 foi criada a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2005, de 17 de Janeiro), com o objectivo de preparar uma proposta de extensão da plataforma continental de Portugal para além das 200 milhas náuticas, para apresentação à Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas;

(6) Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar

Em 2005 foi ainda criada a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (Resolução do Conselho de Ministros n.º 128/2005, de 10 de Agosto), com o objectivo de dar continuidade ao trabalho já desenvolvido e a missão de «preparar uma proposta que estabeleça as medidas que devem ser implementadas para o desenvolvimento de uma política integrada do Governo para os assuntos do mar e para uma acção articulada de todas as entidades com competência nas áreas ligadas ao mar»;

(7) Agência Europeia de Segurança Marítima

Em 2006 foi dado início à instalação em Lisboa da Agência Europeia de Segurança Marítima, com o propósito de desempenhar um papel fundamental no que se refere aos aspectos relativos à recolha, registo e avaliação de dados técnicos nos domínios da segurança, do tráfego e da poluição marinha.

O momento actual é de grande actividade no âmbito da Agenda Internacional dos Oceanos. Vários países em todo o mundo têm vindo a envolver-se em processos de formulação de estratégias ou políticas integradas para o oceano e as zonas costeiras.

No âmbito da ONU e de outros fora internacionais relevantes, são diversas as iniciativas e actividades nestas matérias, sendo de destacar as que se prendem com a CNUDM, as áreas marinhas protegidas, a protecção do património cultural subaquático, a



protecção dos recursos e da biodiversidade marinha em áreas fora das jurisdições nacionais e os recursos genéticos e a sua utilização.

Ao nível da União Europeia, este é também um assunto recorrente e claramente debatido, cujas diligências passaram, entre outras, pela elaboração do Livro Verde da Política Marítima Europeia - *Em Junho de 2006, a Comissão das Comunidades Europeias publicou um Livro Verde sobre os diferentes aspectos de uma futura política marítima comunitária. O Livro Verde destaca a identidade e a supremacia marítima da Europa, que importa preservar num período em que as pressões ambientais ameaçam a perenidade das actividades marítimas. Baseia-se em que a política marítima deve, visar uma indústria marítima inovadora, competitiva e respeitadora do ambiente. Para além das actividades marítimas, a abordagem proposta integra também a qualidade de vida nas regiões costeiras. O Livro Verde levanta, por conseguinte, questões como os novos instrumentos e as novas formas de governação marítima a desenvolver*⁸ -, pela discussão sobre a proposta de directiva para a protecção do meio marinho, pela extensão da Rede Natura 2000 ao meio marinho - *A Rede Natura 2000 é uma rede ecológica para o espaço Comunitário da União Europeia resultante da aplicação das Directivas nº 79/409/CEE (Directiva Aves) e nº 92/43/CEE (Directiva Habitats) e tem por objectivo contribuir para assegurar a biodiversidade através da conservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens no território europeu dos Estados-membros em que o Tratado é aplicável*⁹ -, pela aplicação da Directiva Quadro da Água, pelo terceiro pacote de segurança marítima - Erika III - *O Parlamento Europeu aprovou em Março de 2009 o terceiro pacote de segurança marítima, também conhecido por Erika III. Esta legislação visa prevenir acidentes como os dos navios Erika e Prestige, assegurar uma resposta eficaz e indemnizações adequadas para os passageiros em caso de acidente, bem como instaurar um regime de seguro obrigatório para os navios. Este pacote legislativo inclui ainda novas regras sobre o sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, a investigação de acidentes no sector, a responsabilidade das transportadoras de passageiros em caso de acidente, a inspecção de navios pelo Estado do porto, as*

⁸ Europa , síntese de legislação da EU – introdução à apresentação do livro verde. Acedido em 10 de Fevereiro de 2010 em:
<http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/166029_pt.htm>

⁹ ICNB – Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade - REDE NATURA 2000. Acedido em 3 de Maio de 2010 em:
<<http://portal.icnb.pt/ICNPortal/vPT2007/O+ICNB/Rede+Natura+2000/?res=1280x800>>



organizações de vistoria e inspecção dos navios, o seguro dos proprietários de navios e o cumprimento dos deveres do Estado de bandeira.¹⁰ -, pela Política Comum de Pescas e pela elaboração do livro azul da Política Marítima Europeia - A Comissão das Comunidades Europeias adoptou no dia 10 de Outubro de 2007 uma comunicação (conhecida como o Livro Azul) em que define a sua visão de uma política marítima integrada para a UE, juntamente com um plano de acção pormenorizado que estabelece um ambicioso programa de trabalho para os próximos anos. As descobertas científicas, a rápida evolução tecnológica, a globalização, as alterações climáticas e a poluição marinha estão a alterar rapidamente o relacionamento da Europa com os mares e oceanos, com todas as oportunidades e desafios implícitos nesse processo¹¹.

Neste contexto, os objectivos estratégicos da Comissão Europeia referem que é «especialmente necessário ter uma política marítima abrangente, orientada para o desenvolvimento de uma economia marítima florescente e para a plena exploração do potencial das actividades centradas no mar, de uma forma sustentável para o ambiente. Esta política deve assentar na excelência da investigação científica, da tecnologia e da inovação marítimas». Os objectivos estratégicos da Comissão Europeia dão uma maior visibilidade à necessidade de a Europa encontrar o seu caminho para uma verdadeira política dos oceanos (In ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR, 2007).

b. Enquadramento Legislativo

Importa agora apresentar quais as áreas de jurisdição e responsabilidade nacionais onde é aplicado o conceito de segurança marítima.

Tendo por base a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), para além das águas interiores, o direito internacional marítimo estabelece que as leis nacionais são aplicadas no mar territorial, que se estende até às 12 milhas náuticas das linhas de base definidas. Paralelamente, a jurisdição económica estende-se até às 200 milhas náuticas. Neste âmbito, e tendo em conta as perspectivas de sucesso na proposta de alargamento da Plataforma Continental, importa referir que a jurisdição nacional (solo e subsolo marinhos) pode vir a ser alargada até um máximo de 350 milhas náuticas. Em

¹⁰ Parlamento Europeu - Comunicado de imprensa (11-03-2009). Acedido: 10 de Fevereiro de 2010 em: <http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/062-51397-068-03-11-910-20090310IPR51396-09-03-2009-2009-true/default_pt.htm>

¹¹ ESTRUTURA DE MISSÃO PARA OS ASSUNTOS DO MAR: Livro Azul - um mar de oportunidades: a Comissão propõe uma política marítima integrada para a EU. Acedido: 10 de Fevereiro de 2010 em: <http://www.emam.com.pt/index.php?Itemid=119&id=54&option=com_content&task=view>



termos das responsabilidades internacionalmente assumidas, Portugal é responsável por assegurar a busca e salvamento marítimo numa área extensíssima, que corresponde a 63 vezes o território continental¹².

Para além do já referido, importa salientar que Portugal se encontra situado nas proximidades de pontos focais de tráfego marítimo mundial ou “chokepoints” - *“Chokepoints are a common concept in transport geography, as they refer to locations that limit the capacity of circulation and cannot be easily bypassed, if at all. This implies that any alternative to a chokepoint involves a level of detour or use of an alternative that translates into significant financial costs and delays.”* (RODRIGUE – 2004, p. 359) -, de zonas de intensa actividade marítima, como é o caso de toda a nossa Costa, exposta ao trânsito de navios mercantes do Mediterrâneo para o Atlântico Norte ou em sentido oposto, de embarcações de pesca e elevada actividade de náutica de recreio.

É neste contexto que, em termos legislativos, se consideram mais significativos os seguintes diplomas:

CNUDM – A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi assinada a 10 de Dezembro de 1982, em Montego Bay, Jamaica, após a conclusão das negociações da III Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, entrou em vigor a 14 de Novembro de 1994, um ano depois da ratificação do 60º Estado. Portugal ratificou o documento a 3 de Novembro de 1997 (Resolução nº 60-B/97, de 14 de Outubro e Decreto do Presidente da República nº 67-A/97, de 14 de Outubro;

Lei do Mar – Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho, Determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos no alto mar;

Decreto Regulamentar n.º 86/2007, de 12 de Dezembro estabelece e clarifica as competências cometidas aos órgãos e serviços da Marinha/AMN e à GNR e sua articulação, agilização de procedimentos e contactos de forma a garantir uma maior eficácia na actuação policial, no enquadramento do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, da Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e da Autoridade de Saúde Nacional e cria o CNCM;

¹² In MARINHA – Notícias e agenda / doutrina. Acedido em 10 de Fevereiro de 2010
<http://www.marinha.pt/PT/noticiaseagenda/informacaoReferencia/Documents/Portugal_uma_nacao_maritima.pdf>



Regulamento Geral das Capitánias – Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho. Para além de regular as actividades das Capitánias é um diploma fundamental para as actividades marítimas civis, no que respeita à intervenção da Autoridade Marítima Nacional nas mesmas actividades;

Titularidade dos recursos Hídricos - Lei n.º 54/2005 de 15 de Novembro. Estabelece a titularidade dos recursos hídricos, definindo e estabelecendo o Domínio Público Hídrico e o Domínio Público Marítimo;

Lei da Água – Lei 58/2005, de 29 de Dezembro. Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro, estabelece as bases e o quadro institucional para a gestão sustentável das águas e define o enquadramento para a Gestão das águas superficiais, designadamente as interiores, de transição e costeiras, e das águas costeiras;

Sistema da Autoridade Marítima - Organização e atribuições. Autoridade marítima nacional, Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março. Cria o sistema da autoridade marítima (SAM), estabelece o seu âmbito e atribuições e define a sua estrutura de coordenação.

Sistema da Autoridade Marítima - Atribuições, estrutura e organização da Autoridade Marítima Nacional. DIRECÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA - Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março. Define, no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM), a estrutura, organização, funcionamento e competências da autoridade marítima nacional (AMN), dos seus órgãos e dos seus serviços;

Regime das contra-ordenações a aplicar nas áreas sob jurisdição da Autoridade Marítima Nacional - Decreto-Lei n.º 45/2002, de 2 de Março. Estabelece o regime das contra-ordenações a aplicar nos casos dos ilícitos ocorridos nas áreas sob jurisdição da autoridade marítima nacional (AMN), incluindo ilícitos que ocorram em terrenos do domínio público marítimo, por violação das leis e regulamentos marítimos aplicáveis naquelas áreas, quaisquer que sejam os seus agentes;

Resolução da Assembleia da República n.º 32/2004 – aprova para ratificação a Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional, o Protocolo Adicional Relativo à Prevenção, à Repressão e à Punição do Tráfico de Pessoas, em especial de Mulheres e Crianças, e o Protocolo Adicional contra o Tráfico Ilícito de



Migrantes por Via Terrestre, Marítima e Aérea, adoptados pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 15 de Novembro de 2000.

LOMAR – Lei Orgânica da Marinha – Decreto-Lei n.º 233/2009 de 15 de Setembro, que estipula e rege a macro organização deste Ramo das Forças Armadas;

LSI – Lei de Segurança Interna – Lei n.º 53/2008 de 29 de Agosto, aprova a lei de segurança Interna. Encontram-se definidas nesta Lei as forças e serviços de segurança, a sua coordenação e cooperação, competências de coordenação e de comando operacional

Convenção SUA – A Resolução da Assembleia da República n.º 51/94 aprova, para adesão, a Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo Adicional para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental.

Acordo técnico sobre cooperação entre o Ministro da Defesa Nacional da República Portuguesa e o Ministro da Defesa do Reino de Espanha no âmbito da segurança marítima - Despacho n.º 1301/2010, de 5 de Janeiro, do Ministro da Defesa Nacional com vista a estabelecer normas e procedimentos que permitem desenvolver um intercâmbio de informação permanente entre a marinha Portuguesa e a Armada de Espanha.

c. **Enquadramento Conceptual**

Portugal dispõe, actualmente, de uma das maiores zonas económicas exclusivas (ZEE) da Europa, com mais de 1 700 000 km², o que corresponde a cerca de 18 vezes a sua área terrestre (In ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR, 2007). Vai contar, em breve, com espaços marítimos sob sua soberania ou jurisdição que poderão exceder em muito a actual área da ZEE. O trabalho que a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental está a realizar irá determinar os espaços a reclamar por Portugal, para além das 200 milhas náuticas, no âmbito da proposta apresentada à Comissão de Limites da Plataforma Continental¹³, criada no âmbito da CNUDM.

As Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores assumem aqui um papel de destaque pelo seu posicionamento central nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional.

¹³A proposta de Portugal para extensão da soberania marítima além da zona económica exclusiva foi apresentada em 13 de Abril de 2010 à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLCS) das Nações Unidas.



É hoje consensual que as ameaças e os riscos que pendem sobre as zonas costeiras, o ambiente marinho e a sua biodiversidade, como sejam os acidentes marítimos, a poluição marinha, as actividades ilícitas, entre as quais a imigração ilegal e o terrorismo, as alterações climáticas, o aumento do nível do mar, as catástrofes naturais e a sobre-exploração dos recursos do oceano são significativos e têm repercussões à escala planetária. Estas ameaças implicam novas formas de articulação interna, de cooperação internacional e de princípios de gestão, já que condicionam o desenvolvimento sustentável das sociedades, com impactes na saúde pública, no desenvolvimento económico e social e na qualidade de vida das populações.

A posição geoestratégica do espaço marítimo sob soberania ou jurisdição nacional impõe importantes desafios e responsabilidades nas áreas da defesa nacional, segurança e vigilância, imigração ilegal, combate à poluição, apoio à navegação e salvaguarda da vida humana no mar, mas encerra também um conjunto de oportunidades de desenvolvimento económico e de ligação entre as várias regiões do território nacional que importa aproveitar.

“A actual conjuntura configura uma oportunidade única, que exige a Portugal a definição clara e urgente de uma estratégia nacional para o mar que responda aos desafios internacionais e promova os objectivos nacionais neste domínio, permitindo a Portugal fazer valer os seus pontos de vista e tomar a iniciativa em processos internacionais que valorizem o desenvolvimento das actividades ligadas ao mar, bem como fomentar a economia, valorizar e preservar o património natural e assumir-se como o país marítimo da Europa. Uma estratégia nacional para o mar tem de ser enquadrada, articulada, coordenada e integrada com as restantes estratégias, políticas e programas nacionais, assim como com outros planos globais decorrentes de compromissos assumidos internacionalmente e transpostos para o âmbito nacional” (In ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR, 2007).

d. Enquadramento Situacional

Há menos de um século atrás, a fonte primária de obtenção de informação passava pela observação visual do Homem. Fosse pela observação através de locais estratégicos colocados ao longo da costa, fosse através da observação por parte de outros navios, actuando como plataformas avançadas na obtenção de informação. Mesmo assim, neste último caso, antes da introdução das comunicações móveis marítimas, a informação obtida só estaria disponível quando o navio atracasse num porto ou enviasse um mensageiro a



terra. Com o advento da electrónica começaram a ser criados sistemas que permitiram obter informação a distâncias cada vez maiores, sem ser necessária a intervenção directa do Homem. Primeiro com o radar e posteriormente com a tecnologia satélite, associados aos sistemas de transmissão e distribuição de comunicações e dados, as Marinhas, em particular, e as Forças Armadas, em geral, passaram a poder dispor com relativa facilidade e rigor, de panoramas de superfície cada vez mais completos e rigorosos.

Se até há bem pouco tempo, a obtenção deste tipo de informação se restringia somente aos meios militares, hoje em dia, com a introdução dos diversos sistemas, pacotes legislativos e orientações políticas, ela passa a estar também disponível para empresas e organizações civis.

Com o exponencial desenvolvimento da electrónica e sistemas associados têm surgido diversas novidades, tais como o Sistema de Controlo do Tráfego Marítimo (VTS) costeiro e portuário, o Sistema de Monitorização Contínua da Actividade da Pesca (MONICAP), o Sistema de Identificação Automático (AIS), o Sistema de Identificação e Localização de Longo Alcance (LRIT), o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC) os satélites SAR, veículos não tripulados capazes de fornecer informação sobre a identificação, localização e previsão de movimentos de navios e embarcações, etc.

Com base no artigo de Dias Correia, (2007, p. 10 a 13) faz-se agora uma análise de alguns dos sistemas indicados:

(1) Sistema AIS

AIS (Automatic Identification System) é uma fonte de informação importante para melhorar a segurança marítima e aumentar a vigilância sobre os navios no mar. O sistema AIS foi desenvolvido pela IMO (International Maritime Organization) para o controlo da generalidade dos navios de passageiros, navios mercantes oceânicos acima das 300 toneladas e navios de carga com mais de 500 toneladas, quer efectuem, ou não, viagens internacionais. Prevê-se a extensão, a médio prazo, da obrigatoriedade da existência a bordo do sistema na generalidade dos navios e embarcações. O sistema AIS funciona na banda VHF pelo que o seu alcance, que depende muito da altura da antena existente a bordo, é em termos médios da ordem das 30 a 50 milhas, embora possam ser registados alcances práticos por vezes superiores. O sistema fornece informação geral, estática e dinâmica das embarcações ou navios.



(2) Sistema VTS

O VTS (Vessel Traffic System - Controlo do Tráfego Marítimo) tem como objectivo monitorizar, controlar e fornecer informações adicionais aos navios em águas confinadas ou muito movimentadas. Os controladores, através de câmaras de vigilância, radares, sensores, entre outros equipamentos de apoio, recebem dados que lhes permitem monitorizar e controlar o movimento marítimo. Cabe-lhes também a administração dos cais de acostagem.

Consiste na combinação integrada de radares, espalhados ao longo da costa e nas áreas portuárias com outros sensores, nomeadamente, comunicações VHF, circuitos fechados de TV (CCTV) e AIS.

É um sistema estruturante do ponto de vista da segurança marítima e tem como objectivos aumentar a segurança da navegação ao longo da costa e nos esquemas de separação de tráfego (EST), aumentar a segurança da vida humana no mar, evitar intrusões e o desembarque ilegal de pessoal e actividades ilícitas nas águas costeiras bem como proteger e melhorar o ambiente marinho na costa.

(3) Sistema MONICAP

Foi um projecto-piloto lançado em 1988 e os resultados obtidos têm revolucionado as técnicas de fiscalização da actividade da pesca a nível mundial.

O MONICAP utiliza o GPS (Global Positioning System) para a localização e o INMARSAT¹⁴ - C¹⁵ para a comunicação satélite entre as embarcações e um centro de controlo terrestre. O sistema MONICAP foi industrializado e está presentemente instalado em cerca de 800 embarcações de pesca, tendo sido criados Centros de Controlo que visualizam geograficamente os navios e controlam todos os seus movimentos e actividades. O sistema tem capacidade para além da monitorização, poder ser utilizado para a inspecção e protecção das actividades da pesca, controlo do tráfego marítimo, aquisição, recepção e transmissão de dados meteorológicos e localização rápida e precisa de navios e embarcações em perigo.

¹⁴ *Inmarsat* – International Maritime Satellite, criado em 1979 pelo IMO (International Maritime Organization) fornece serviços de comunicação marítima e segurança pública via satélite. Inicialmente foi estruturado para ser uma organização inter governamental com 86 países membros mas foi privatizado em 1999 pertencendo actualmente à INMARSAT VENTURES PLC que opera 11 satélites GEO.

¹⁵ *Inmarsat-C* sistema aprovado para uso com GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) e cumpre os requisitos estabelecidos pelo SSAS (Ship Security Alert Systems) e definidos pela IMO usado fundamentalmente para monitorização de embarcações de pesca.



(4) Sistema LRIT

A limitação de alcance do sistema AIS é ultrapassada com o Sistema de Identificação e Localização de Longo Alcance (Long Range Identification & Tracking - LRIT). Este sistema foi especificado no âmbito do Comité de Segurança Marítima (Maritime Safety Committee - MSC) da IMO¹⁶.

Tem como objectivo o seguimento, por cada país, dos seus navios de bandeira, sujeitos à regulamentação SOLAS (mais de 300 tons), através de informações padronizadas de posição, fornecidas pelos sistemas de seguimento.

A implantação do LRIT e os respectivos Centros de Dados permitem a fusão e troca de informações entre os sistemas de controlo do tráfego marítimo dos países signatários da Convenção SOLAS e os sistemas SAR (Busca e Salvamento) próprios de cada país. Já há empresas a assegurar a armadores e gestores de frotas, serviços de alerta global e seguimento de navios mercantes, enviando permanentemente informação de acordo com os requisitos da IMO.

As transmissões de informação LRIT não acarretam quaisquer custos adicionais para os navios, uma vez que as mesmas são integralmente suportadas pelos Estados Contratantes (SOLAS) que as solicitem.

(5) Sistema SIVICC

O Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC) – é um sistema gerido pela GNR e monitoriza os movimentos no mar, junto à costa, através de radares, sensores ópticos, câmaras de vídeo e de infravermelhos. O sistema tem componentes de localização, identificação, comunicações, comando e controlo e toda a informação é centralizada. É uma plataforma de partilha de meios que a Unidade de Controlo Costeiro (UCC) estima como totalmente operacional no início de 2011.

(6) Sistema GMDSS

É um sistema automático de emergência e comunicações que permite difusão de alertas a nível mundial.

Na difusão de um pedido de emergência/socorro, efectuado por uma qualquer embarcação, é enviado o seu MMSI¹⁷ (Maritime Mobile System Identification), permitindo

¹⁶ Foi aprovada, pela da Resolução MSC.202(81) a nova Regra 19-1 do Capítulo V da SOLAS que entrou em vigor em 1 de Janeiro de 2008.

¹⁷ Série de nove dígitos que são enviados em formato digital a fim de identificar navio/embarcação



uma rápida identificação, georreferenciada, contribuindo decisivamente para a simplificação das operações de rádio (alertas) com a consequente melhoria na vertente de busca e salvamento marítimo, devidamente coordenada em centros de salvamento específicos como é o caso do (MRCC) Maritime Rescue Co-ordination Centre no Centro de Operações Marítimas.

(7) Outras iniciativas

Com o objectivo principal da manutenção da segurança no mar e o apoio às operações marítimas, em sentido amplo e em tempo de paz que visa a partilha e análise de informações, surgem, em termos transnacionais, algumas iniciativas, como são exemplos os sistemas V-RMTC e MAOC-N.

O **V-RMTC** (Virtual Regional Maritime Traffic Centre)¹⁸ funciona como uma rede virtual que explora as capacidades da Internet, na qual os países aderentes partilham informação não classificada correlacionada com a navegação mercante. Este sistema é gerido pela Marinha Italiana.

O **MAOC-N**, é um projecto internacional denominado Centro de Análise e de Operações contra o Narcotráfico Marítimo (MAOC-N, na sigla em inglês) foi criado por Acordo celebrado em Lisboa, em 30 de Setembro de 2007, entre Portugal (representado pelo Ministro Alberto Costa), Reino Unido, Holanda, Espanha, Irlanda, França e Itália, durante a Presidência Portuguesa da União Europeia, e tem por objectivo coordenar, gerir e partilhar informação sobre tráfico de estupefacientes e organizar as operações combinadas na área de influência dos vários países envolvidos. Trata-se de um centro operacional de partilha de informação e gestão conjunta de meios aéreos e marítimos para o combate ao tráfico por via marítima na área do Atlântico Norte e Centro - Oeste (África Ocidental). Constitui a principal resposta operacional articulada da Europa ao tráfico marítimo de drogas da América do Sul, com passagem pela África Ocidental¹⁹.

¹⁸ MARINA MILITARE - The Virtual Maritime Traffic Centre. [Referência: 11 de Abril de 2010]
Disponível na internet em:
<http://www.marina.difesa.it/vrmtc/2007/uk/vrmtcen.asp>

¹⁹ Desde que foi criado, este centro já levou a cabo 32 operações, em que foram utilizados meios marítimos e aéreos dos 7 países envolvidos bem como de outros Estados aliados. Das 32 operações resultaram a apreensão de 38 toneladas de cocaína e 21 toneladas de haxixe. Dados referentes a 3 de Fevereiro de 2009, do Gabinete de Imprensa do Ministério da Justiça. In <http://www.mj.gov.pt/sections/newhome/portugal-ratifica-o/>



Uma breve referência para o sistema **MARISS** (European Maritime Security Services), é um projecto patrocinado pela Agência Espacial Europeia (ESA) permite a coordenação entre os Estados-Membros na gestão das suas fronteiras marítimas e uma melhor articulação entre a recolha de informação, por satélite, e a sua correlação com outras fontes de dados, por exemplo AIS, VTS e LRIT. O recurso a satélite permite que qualquer embarcação seja detectada em 15 ou 20 minutos, sendo a informação sobre os navios não-identificados e a navegar em áreas não autorizadas, posteriormente enviada para as autoridades com competência na matéria²⁰.

O sistema **MARNIS** (Maritime Navigation and Information Services)²¹ utiliza um conceito que pode ser interpretado como uma colecção de diferentes conceitos, tecnologias e ideias que, quando reunidas formam uma capacidade integrada única. A grande vantagem de reunir todas essas funções é evitar a duplicação de esforços para agregar funções similares, permitir fácil interacção e proporcionar um acompanhamento mais abrangente e pró-activo em matéria de segurança marítima.

No mesmo âmbito surge desenvolvido pela EMSA o serviço **CleanSeaNet**. Trata-se de um sistema satélite de controlo, baseado na detecção de derrames de hidrocarbonetos marinhos e de vigilância em águas europeias. O serviço oferece uma gama de informações detalhadas, incluindo alertas de derramamento de petróleo aos Estados-Membros, a disponibilização rápida de imagens e a posição mancha de poluição.

Relativamente aos sistemas militares classificados, existem em grande número e complexidade, estando em contínuo desenvolvimento. Faz-se uma breve referência a sistemas que actuam em áreas distintas do comando e controlo:

- **CENTRIXS**: Sistema de Comando e Controlo de diversas redes classificadas. Os actuais métodos para partilha e intercâmbio de informação operacional classificada não são suficientemente seguros para partilha de informação, multi-nível, numa única rede. Este sistema pretende desenvolver uma rede de transporte comum com a capacidade de estabelecer informação segura, simultânea, de interesses distintos e para comunidades distintas²².

²⁰ In <http://www.xmp.com.pt/espacialnews/268.947.0.0.1.0.phtml>

²¹ In <http://www.marnis.org/home.asp>

²² Tradução do autor em <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/ccrp/centrixs.pdf>



- **MCCIS** (Maritime Command and Control System), sistema que processa electronicamente informação proveniente de múltiplas fontes militares, fornecendo um panoramas de superfície reconhecidos.
- **NCAGS** (Naval Cooperation and Guidance for Shipping) – sistema de recolha de dados que permite o aconselhamento e a cooperação à navegação mercante neutral, utilizada pelas nações da NATO, sobre as possíveis ameaças e medidas de auto-protecção que, eventualmente, seja necessário implementar.



2. Perspectiva nacional

No âmbito das acções estratégicas para defesa nacional, segurança, vigilância e protecção dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional²³ estão estabelecidas as seguintes medidas, todas elas consideradas como parte da promoção e defesa activa dos interesses nacionais:

- Clarificar, onde necessário, as competências atribuídas às entidades que se relacionam com os assuntos do mar, garantindo a eficácia do sistema da autoridade marítima neste domínio.
- Incentivar a coordenação dos meios existentes nas diferentes entidades com competências atribuídas pelo sistema de autoridade marítima, optimizando a sua utilização e eficácia.
- Identificar as principais áreas de riscos, promover o investimento na adequação de meios necessários para a sua minimização e combate eficaz e implementar um sistema de observação e alerta de catástrofes naturais.
- Promover a salvaguarda do interesse nacional em matérias de defesa nacional, segurança e vigilância no contexto internacional.
- Concluir o projecto de extensão da plataforma continental.

É, neste contexto, evidente que a superioridade de informação concorre decisivamente para a eficiência e eficácia das acções no mar e consequentemente para a capacidade de influenciar os acontecimentos nos espaços marítimos nacionais.

a. Perspectiva actual

No caso nacional, vários são os organismos e entidades com competência no mar ou a partir dele. Assim, a convergência da informação torna-se não só uma premissa desejável, como também, necessária. O objectivo final é a concentração de esforços, optimizando a utilização dos meios disponíveis, promovendo não só uma matriz de eficácia, mas acima de tudo promovendo a eficiência dos processos.

Julga-se que este aumento de eficiência passa naturalmente por uma correcta integração das actuações, com a Marinha como núcleo central, baseada na sua inequívoca vocação, competência e meios que possui, criando a capacidade necessária e fundamental de manutenção de presença naval nos espaços marítimos sob jurisdição e soberania

²³ In Estratégia Nacional para o Mar - 2006 - 2016



nacional. Presença naval no sentido de manter uma presença persistente na área marítima sob jurisdição nacional, prevenindo irregularidades, desvios, ameaças ou simples incidentes que possam vir a pôr em causa a autoridade, ou pior do que isso, a soberania nacional

No mesmo sentido, tal como previsto na “Estratégia Nacional para o Mar”, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, de 12 de Dezembro, a clarificação das competências cometidas aos órgãos e serviços da Marinha/AMN e à GNR e sua articulação com as restantes autoridades cujo quadro de atribuições se desenvolve em espaços sob soberania e jurisdição nacional, bem como a agilização de procedimentos e contactos de forma a garantir uma maior eficácia na actuação policial fica definitivamente regulada, em 2007, com a criação do Centro Nacional Coordenador Marítimo (CNCM)²⁴, que visa regular, de forma integrada, a articulação, nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, entre autoridades de polícia, no exercício dessa autoridade, e demais entidades competentes, designadamente órgãos e serviços da Marinha/Autoridade Marítima Nacional (AMN), Força Aérea Portuguesa (FAP), Guarda Nacional Republicana (GNR), Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), Polícia Judiciária (PJ), Direcção -Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC), Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), Autoridade de Saúde Nacional (ASN), Instituto da Água (INAG) e Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).

De igual forma, o Centro de Operações Marítimas²⁵ (COMAR), que iniciou a sua actividade em Janeiro de 2008 e que foi, formalmente, inaugurado em Junho de 2008 pelo Ministro da Defesa Nacional, assume-se como centro nevrálgico para o planeamento e condução de operações de segurança marítima. O COMAR não só assegura a correlação e análise da informação disponibilizada pelas diversas entidades envolvidas no ambiente marítimo, garantindo os elementos de informação necessários à tomada de decisão pelas entidades responsáveis, como optimiza o emprego de meios, contribuindo decisivamente para a articulação e complementaridade dos recursos nacionais.

O COMAR surge da necessidade de possuir, num único órgão, a capacidade de comando e controlo sobre todas as acções da Marinha no mar, bem como da articulação

²⁴ Criado pelo Decreto Regulamentar 86/2007, de 12 de Dezembro.

²⁵ O Centro de Operações da Marinha (COMAR) foi criado, por despacho do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, n.º 20/2008, de 4 de Junho e publicado na OA1 N.º 23 - 04 de Junho de 2008, entretanto a sua designação foi alterada, chamando-se actualmente Centro de Operações Marítimas.



com outros ramos das Forças Armadas, Forças de Segurança, Protecção Civil e outras entidades que detêm competências em razão da matéria, nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional. Materializa o paradigma da Marinha de duplo uso uma vez que apoia as acções militares e não militares nas operações de segurança e salvamento marítimo, na luta contra o narcotráfico e imigração ilegal, nas operações de protecção civil e operações de apoio à paz ou de resposta a crises.

Como exemplos recentes da mais-valia do COMAR, pode destacar-se o apoio dado ao CNCM - Centro Nacional Coordenador Marítimo e à condução de operações de combate ao narcotráfico (Marinha, Força Aérea Portuguesa e Polícia Judiciária) e combate à imigração ilegal no âmbito do FRONTEX²⁶ (Marinha, SEF, GNR e Guarda Civil Espanhola). O FRONTEX coordena a cooperação operacional entre os Estados-Membros no domínio da gestão das fronteiras externas, apoia os Estados-Membros na formação dos guardas de fronteiras nacionais, incluindo a definição de normas de formação comuns, realiza análises de risco, acompanha a evolução da investigação relevante em matéria de controlo e vigilância das fronteiras externas e apoia os Estados-Membros em circunstâncias que exijam assistência operacional e técnica reforçada nas fronteiras externas.

Com a missão de regular fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector Marítimo-Portuário, supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas surge em 2002 o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos – IPTM²⁷. É um Instituto Público integrado na administração indirecta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira e património próprio.

O IPTM detém jurisdição sobre todo o território nacional e, entre muitas outras atribuições, compete-lhe apoiar a tutela na definição da política nacional para os portos, transportes marítimos, navegabilidade e segurança marítima e portuária nacional e na elaboração de diplomas legais e regulamentares do sector.

²⁶A Agência FRONTEX é a Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros da União Europeia e foi criada pelo Regulamento (CE) n.º 2007/2004 do Conselho (26.10.2004, JO L 349 de 25.11.2004).

²⁷IPTM, I.P. foi criado pelo Decreto-Lei n.º 257/2002, de 22 de Novembro. Exerce a sua missão sob a tutela do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e no quadro da nova Lei Orgânica aprovada pelo Decreto-Lei n.º 146/2007, de 27/04, o qual, além de definir a reestruturação deste organismo central, no âmbito do Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE), assim como o novo quadro das respectivas atribuições, veio estabelecer os instrumentos de planeamento e de gestão do sector Marítimo-Portuário, nomeadamente, a elaboração do “Plano Nacional Marítimo-Portuário”. In <http://www.imarpor.pt/Quem%20somos/apresentacao.htm>



O IPTM detém informações exaustivas sobre os movimentos dos navios, as cargas que transportam, os interesses que lhes estão subjacentes, a sua tripulação, etc.

b. Perspectiva ideal futura

O “conhecimento” do mar deverá ser um objectivo permanente de tempo de paz, porque a natureza difusa e imprevisível das ameaças exige um esquema de vigilância que detecte, antecipada e oportunamente, desvios de comportamento dos utilizadores do mar que possam indiciar a tentativa de acções ilegais ou práticas criminosas.

Encontrar soluções para os problemas comuns, num contínuo diálogo com todas as entidades com jurisdição e responsabilidade na área é o objectivo fulcral para a garantia de sustentação da segurança marítima. Trata-se de um processo muito dinâmico, pois a profusão de sistemas de informação e de novos equipamentos apresenta uma taxa de crescimento elevada, obrigando a uma abordagem comum e permanente envolvimento à escala internacional e comunitária.

Há, no entanto, que garantir que a integração de todos os sistemas, classificados ou não, não é efectuada *Ad Hoc*, fruto de necessidades conjunturais mas sim, devidamente enquadrada, estruturada e coordenada de forma a garantir a continuidade do exercício da autoridade marítima em todos os espaços sob soberania ou jurisdição nacional. Isto consegue-se através de um comando único que utilize de forma eficiente todos os sistemas de informação civis e militares, as unidades navais e, paralelamente, um conjunto de lanchas de fiscalização e outros meios marítimos integrados, ou apenas coordenados, pela Autoridade Marítima através das capitánias dos portos e da Polícia Marítima.

Não quer isto dizer, que a Marinha assuma o exercício exclusivo das funções de polícia e segurança no mar. A abundância de actividades, intervenções e natureza dos ilícitos que existem em todo o espaço jurisdicional português, obriga a uma intervenção especializada de quem detém perícias na matéria de facto.

Uma palavra-chave deve então emergir naturalmente - Cooperação.

Cooperação com todos os órgãos de polícia criminal e outras entidades do Estado com competência neste âmbito, com base num modelo legal de articulação já definido no diploma de criação do CNCM.

Os objectivos específicos serão a integração de sistemas, a sua interoperabilidade e a gestão e produção de conhecimento, i.e. o conjunto de iniciativas que visam promover a aquisição, criação, arquivo, recuperação, partilha, avaliação e utilização de conhecimento.



A integração de capacidades de recolha, fusão, análise e validação de diferentes tipos de informação proveniente dos diversos sistemas classificados e não classificados, nacionais e internacionais, assim como da informação recolhida e transmitida pelas unidades no mar e em terra, a fim de ser disseminada para entidades nacionais, a nível NATO, União Europeia e outras tidas por necessárias e que actualmente se encontram disponíveis ou em fase de integração no COMAR são as representadas na figura seguinte:

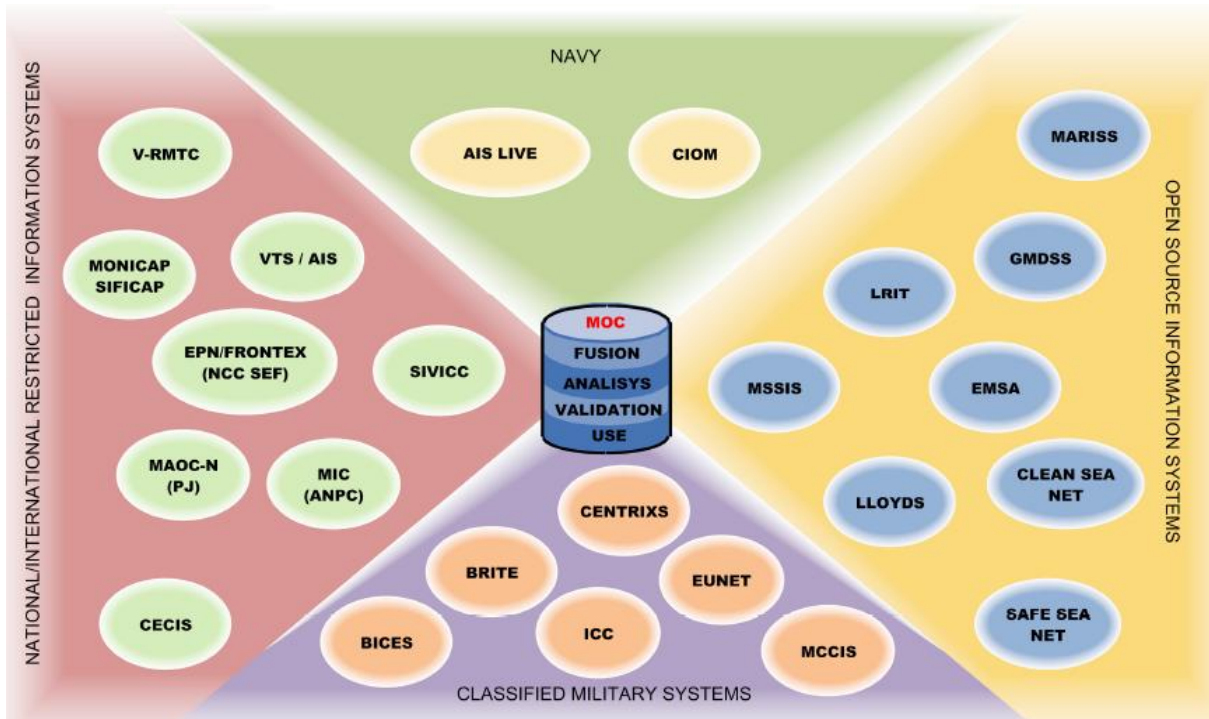


Figura 1 – Fontes de informação disponíveis no COMAR (Fonte: Marinha – Comando Naval)



3. Segurança marítima integrada

A articulação e cooperação das várias entidades públicas e privadas de forma interdisciplinar, equilibrada e eficaz, que permita um novo modelo de segurança marítima, impõem necessariamente a criação de um sistema centralizador com ligações funcionais e céleres a todas as autoridades com intervenção na matéria. Esta necessidade de cooperação, tendo em vista a obtenção de superioridade de informação relativa ao espaço marítimo, traz vantagens óbvias para a segurança naquele espaço, uma vez que permitirá racionalizar meios e capacidades tendo em vista eliminar duplicações de esforços e garantir uma melhor articulação entre os intervenientes.

A separação entre a mera informação (que não constitui ilícito criminal), e a informação classificada (que só pode e deve ser detida pela entidade que possui perícias e competência em razão da matéria de facto, como é o caso do narcotráfico, imigração ilegal, etc.), constitui talvez, o maior desafio para um futuro sistema integrado de segurança marítima.

Em sistemas de informação abertos o desafio será o de conseguir que o risco de acidente seja avaliado por antecipação, com base em modelos de risco em tempo real aplicados às situações concretas, i.e. um navio que, por exemplo, devido a circunstâncias da viagem apresente uma qualquer limitação de segurança seja, automaticamente, sujeito a uma avaliação do seu estado através de aplicação de um modelo de risco que, em tempo real, lhe atribua uma classificação de segurança, que alerte, aconselhe e imponha restrições imediatas.

a. Aspectos técnicos

As descobertas científicas, a rápida evolução tecnológica e a globalização estão a alterar rapidamente o relacionamento do mundo com os mares e oceanos, com todas as oportunidades e desafios implícitos nesse processo.

Em razão de experiências bem sucedidas de integração de outros sistemas (e.g. JUP – Janela Única Portuária²⁸) realizadas noutros âmbitos, mas de igual ou semelhante

²⁸ Sistema nacional de despacho de navios onde diversos agentes interagem através de um único canal electrónico para tratamento de processos administrativos para gestão de portos, mercadorias e despacho de navios (Autoridade Marítima, Administrações do Portos, SEF, DGAIEC, Sanidade Marítima, Agências e Despachantes de Navegação, etc.)



dificuldade técnica, é de crer que não existam impedimentos inultrapassáveis, ou de complexidade tal, que obstem à integração de sistemas.

b. A cooperação internacional

A constatação da necessidade de unir esforços leva a que todos os actores relevantes do ambiente naval, tendo em vista a obtenção de superioridade de informação, identifiquem áreas comuns, fazendo-as convergir e procurando otimizar recursos e potenciar sinergias, tão relevantes no contexto da complexidade e imprevisibilidade das ameaças à segurança marítima.

São disto bom exemplo, as negociações que se seguiram ao acidente do “Prestige” que conduziram à adopção, em 2005, da Zona Particularmente Sensível do Norte da Europa²⁹ que vem impor a obrigatoriedade de informação de passagem a navios que transportem cargas mais poluentes e dos Esquemas de Separação de Tráfego³⁰, cujos objectivos principais são afastar a navegação da costa portuguesa das cinco para as 14/15 milhas, harmonizar o sistema com o que já existia em Espanha e criar corredores de passagem para navios que transportem cargas poluentes. Mais recentemente, o acordo entre Portugal e Espanha, celebrado em 5 de Janeiro de 2010, intitulado *Acordo técnico sobre cooperação entre o Ministro da Defesa Nacional da República Portuguesa e o Ministro da Defesa do Reino de Espanha no âmbito da segurança marítima*³¹, materializa a necessidade de cooperação internacional quando estabelece normas e procedimentos que permitem desenvolver um intercâmbio de informação permanente para melhorar a coordenação das várias actividades no campo da Segurança Marítima.

Os objectivos passam pelo desenvolvimento da cooperação permanente entre a Armada Espanhola e a Marinha Portuguesa, cujos aspectos estruturantes mais importantes são:

²⁹ Área acordada entre Portugal, Espanha, França, Bélgica, Reino Unido e Irlanda, aprovada na IMO, tendo entrado em vigor em 1 de Julho de 2005. O protocolo de colaboração entre os seis Estados foi assinado em Lisboa em 30 de Junho de 2005. Em Inglês PSSA - Particularly Sensitive Sea Area

³⁰ EST – Esquemas de Separação de Tráfego - Aprovadas na IMO, tendo entrado em vigor a 1 de Julho de 2005.

³¹ Ministro da Defesa Nacional, Despacho n.º 1301/2010 de 5 de Janeiro, publicado no Diário da República, 2.ª série — N.º 13 — 20 de Janeiro de 2010, pág. 2775



- A intensificação e melhoria dos intercâmbios de informação marítima entre o COMNAV e o ALFLOT³², de modo a melhorar o conhecimento situacional dos espaços marítimos de interesse comum³³;
- O desenvolvimento das capacidades expeditas de intercâmbio de informação entre os Centros de Operações de ambas as Marinhas, o COMAR, pela parte portuguesa, e os Centros de Operações Navais do ALFLOT e do ALMART³⁴, pela parte espanhola, para lidar com inopinados que exijam uma intervenção rápida e que devam ser comunicados de uma forma expedita à outra Parte;
- A melhoria da coordenação entre as unidades das duas Marinhas no mar, mediante o planeamento e execução coordenada de missões de fiscalização, nomeadamente de actividades que possam ser conduzidas de forma combinada e cooperativa;
- O estabelecimento de actividades e exercícios combinados e cooperativos entre ambas as Marinhas e outros organismos e ministérios, de acordo com a legislação interna de cada país, de modo a melhorar a eficácia na prevenção e luta contra qualquer tipo de ameaça ou ilícito;
- O embarque recíproco de pessoal de ambas as Marinhas nas unidades navais e aéreas para a execução de actividades de segurança marítima no mar;
- A presença recíproca de pessoal de ambas as Marinhas, por períodos definidos, nos Centros de Operações para intercâmbio de experiências;
- O treino comum de pessoal de ambas as Marinhas em matérias relacionadas com a segurança marítima;
- O contributo de ambas as Marinhas, em termos de segurança marítima, para benefício do conjunto dos membros da União Europeia e de toda a comunidade internacional.

³²O ALFLOT (Almirante de la Flota) é responsável pelo planeamento, direcção e controlo da execução das missões específicas de carácter permanente incumbidas à Armada Espanhola em tempo de paz, entre as quais se destaca a vigilância dos espaços marítimos e a protecção dos interesses espanhóis no mar. Todos os meios da Esquadra espanhola estão sob seu comando.

³³A Área de Interesse Comum inclui a zona do Atlântico que se estende desde o Equador até ao paralelo 50°N, desde a linha da costa/STROG até ao meridiano dos 36°W.

³⁴O ALMART (Almirante de Acção Marítima) tem como responsabilidade principal a execução das missões específicas de carácter permanente atribuídas ao ALFLOT. Sob o seu comando está a Força de Acção Marítima, que se define como o conjunto de meios e unidades que têm como objectivo principal efectuar as missões de vigilância marítima nos espaços de interesse nacional, garantindo assim a segurança marítima. É o equivalente espanhol do ALM DGAM.



Todas estas medidas permitem criar condições de maior segurança, que contribuem decisivamente, para a preservação ambiental das nossas águas e zonas ribeirinhas e para a melhoria das condições de actuação em caso de acidentes ou incidentes marítimos.



Conclusões

Para fundamentar a resposta à questão principal: *No que respeita à segurança marítima, de que forma está Portugal preparado para enfrentar os desafios que se aproximam?* Foi efectuada recolha de informação sobre sistemas de informação, políticas de implementação de sistemas, pacotes legislativos, legislação diversa e informação variada que permitisse verificar as hipóteses formuladas e que foram originadas a partir das questões derivadas.

Do estudo efectuado resultou:

Perante a H1 – *A profusão de sistemas e tecnologias de informação relacionados com a segurança marítima e postos ao serviço da marinha permitem, por si só, um “conhecimento” efectivo do mar*, considera-se que é uma hipótese não verificada, uma vez que, para o controlo do mar em tempo de paz, para além do extraordinário aumento da capacidade de comando e controlo dos grandes espaços oceânicos obtido através das novas tecnologias e da cooperação entre forças militares e de segurança, é também condição necessária e fundamental a presença naval. Presença naval no sentido de manter uma presença persistente na área marítima sob jurisdição nacional, prevenindo irregularidades, desvios, ameaças ou simples incidentes que possam vir a pôr em causa a autoridade, ou pior do que isso, a soberania nacional.

O braço da autoridade marítima, da polícia criminal especializada no mar, no narcotráfico ou na imigração ilegal terá de forçosamente ser mantido com recurso a meios navais adaptados aos vários tipos de ameaças, cada vez mais difusas e assimétricas. Da não verificação da hipótese H1 resulta, objectivamente, a necessidade de existência de meios que assegurem uma presença naval que cumpra os objectivos definidos no âmbito das acções estratégicas para defesa nacional, segurança, vigilância e protecção dos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional.

Neste trabalho, embora não tenha sido objecto de análise a natureza qualitativa e quantitativa dos meios navais da marinha e as suas actuais capacidades nas vertentes, defesa e duplo uso, pensa-se ser consensual que para uma área tão vasta e, para cumprimento dos compromissos internacionais assumidos, há necessidade de meios navais modernos e devidamente adaptados, seja com capacidade dissuasora, seja de *guerra litoral* - “...operar no litoral corresponde a uma compressão do campo de batalha, impedindo a exploração do movimento, o mais característico elemento da natureza das marinhas e um dos seus principais triunfos. Com mais limitadas capacidades de manobra, facilita-se ao



oponente a tarefa de localização, não se podendo tirar partido da capacidade de santuário que o alto mar oferece. Os navios ficam sujeitos ao novo problema das ameaças assimétricas, exigindo-lhes a preservação de um rigoroso perímetro defensivo à volta de cada unidade contra meios de difícil identificação, como pode ser o caso de um simples barco de pesca de aspecto inofensivo, e contra os quais os sofisticados sistemas de combate a grandes distâncias não são eficazes nem podem ser explorados em todas as suas potencialidades”- (Rodrigues, 2006), combate ao narcotráfico ou imigração ilegal

Resulta desta abordagem que, independentemente, dos meios existentes na marinha, autoridade marítima e GNR, um comando único permite efectivo controlo sobre todas as acções da Marinha no mar, bem como a articulação com outros ramos das Forças Armadas, Forças de Segurança, Protecção Civil e demais entidades;

- Conforme foi analisado neste estudo, a comunidade internacional sentiu forte necessidade de se organizar para a defesa de interesses comuns. Assim, os acordos internacionais, traduzidos por convenções, tratados, cartas, estatutos, protocolos, memorandos de entendimento (MOU), entendimentos, directivas comunitárias, etc., têm perfeito acolhimento no ordenamento jurídico português, uma vez que, através da nossa lei fundamental, a Constituição, são estabelecidas cláusulas de abertura ao Direito Internacional, perfeitamente definidas.

Não só por meio de ratificação de tratados e convenções internacionais transpostas para o direito interno, como através de actos legislativos próprios (e.g. a criação do COMAR, do CNCM, da LSI ou até mesmo da JUP) infere-se que o caminho da integração de entidades para alcançar fins comuns é o correcto pelo que se considera verificada a segunda hipótese orientadora H2 - *A actuação integrada das entidades que contribuem para a Segurança Marítima assume-se como a solução ideal para uma resposta eficaz aos riscos e ameaças no território nacional;*

- É também no mesmo sentido que o Decreto Regulamentar n.º 86/2007 de 12 de Dezembro estabelece e clarifica as competências cometidas aos órgãos e serviços da Marinha/AMN e à GNR e sua articulação, agilização de procedimentos e contactos de forma a garantir uma maior eficácia na actuação policial, no enquadramento do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, da Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e da Autoridade de Saúde Nacional, não deixando dúvidas quanto à verificação da hipótese H3 – *A cooperação institucional está clarificada no que respeita a competências cometidas às autoridades em razão da matéria de segurança marítima.*

Conclui-se então algo fundamental:



O bem-estar da comunidade internacional e a sustentabilidade económica dos estados depende, em grande medida, da manutenção da segurança marítima. Se o uso do mar deixar de ser pacífico e seguro, certamente que os efeitos nefastos se farão sentir a nível global, com consequências e dimensão imprevisíveis.

A Marinha, como referência nacional, pelas suas competências e sólida experiência na condução de operações no âmbito marítimo, deve continuar a reforçar e a modernizar a sua capacidade de comando e controlo de forma a garantir uma resposta operacional eficiente e eficaz. A diversidade de acontecimentos que podem ocorrer no espaço marítimo potencia a concretização de missões, nacionais e transnacionais, multi-dimensionais com recurso a especialistas e equipas integradas de militares, polícias, especialistas em protecção civil, especialistas em emergência médica, especialistas em imigração ou outros de forma a poder dar resposta a desafios cada vez mais complexos. Este aspecto leva à imperatividade de uma coordenação interdepartamental, tendo em vista eliminar duplicações de esforços e garantir a articulação entre os intervenientes, não só ao nível nacional mas também ao nível internacional e transnacional cabendo à Marinha um papel de charneira decorrente da sua tradição, da sua vocação e da sua competência para actuar no mar.

O COMAR deverá manter-se como centro de excelência onde a componente militar, policial ou a civil deverão continuar a interagir com o fim de incrementar a racionalização de recursos e a interoperabilidade dos meios disponíveis, coordenando missões conjuntas, combinadas ou complementares.

A utilização criteriosa de sistemas de informação e de vigilância contribuirão decisivamente para a obtenção de um conhecimento situacional adequado, do espaço de envolvimento marítimo de interesse nacional, que assegure a defesa, segurança, liberdade de navegação e que contribua para a prevenção de ameaças e riscos no ambiente marítimo.

A Marinha deve por isso, estar preparada e disponível para acomodar sistemas que, futuramente, surjam e que, se considerem uma mais-valia para a obtenção da “Superioridade de Decisão”.



Considerações finais

Não poderia ser mais oportuno para este trabalho, o discurso de Sua Exa. o Presidente da República por ocasião das comemorações do 25 de Abril, do presente ano. Quer o enquadramento, quer a conclusão parecem adaptar-se, na perfeição, a um posfácio para este breve estudo que conclua ...*Não é necessário fazer mais estudos e relatórios. Basta agir...*

(...) Não é necessário fazer mais estudos e relatórios. Basta agir em cumprimento daquelas estratégias.

É essencial que criemos condições e incentivemos os agentes económicos a investir no conjunto dos sectores que ligam economicamente Portugal ao mar.

Penso, desde logo, na criação de condições de competitividade e estabilidade fiscal para os transportes marítimos e para os portos portugueses, que lhes permitam, pelo menos, igualar as condições dos demais Estados costeiros da União Europeia, bem como dinamizar as auto-estradas do mar, juntamente com os nossos parceiros da União.

Sem querer transmitir a ideia de que o mar é a panaceia para todos os nossos problemas, entendo que o mar deve tornar-se uma verdadeira prioridade da política nacional.

Abraçando um desígnio marítimo seremos mais fortes, porque dependeremos menos dos transportes rodoviários internacionais, cada vez mais condicionados pelas políticas europeias do ambiente.

Seremos mais fortes porque com a exploração da energia a partir do mar poderemos enfrentar melhor os desafios da segurança e sustentabilidade energética, reduzindo a dependência do exterior e promovendo novas tecnologias.

Portugal e os Portugueses precisam de desígnios que lhes dêem mais coesão, mais auto-estima e mais propósito de existir. O mar é certamente um deles.”

Silva, Aníbal Cavaco, Abril de 2010



Referências Bibliográficas

a. Monografias

RODRIGUE, Jean-Paul Straits, Passages and Chokepoints - *A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution* - Cahiers de Géographie du Québec, Volume 48, n° 135, Décembre 2004.

b. Brochuras

EMSA - AGÊNCIA EUROPEIA DA SEGURANÇA MARÍTIMA – *Um Transporte Marítimo mais Seguro e menos Poluente na União Europeia, Luxemburgo*: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2009.

c. Artigos

ESCORREGA, Luís Carlos Falcão (2009). A segurança e os “novos” riscos e ameaças: perspectivas várias. REVISTA MILITAR, Lisboa, Agosto/Setembro 2009. 1001-1034.

RODRIGUES, Alexandre Reis (2006). *O Emprego do Poder Naval no Século XXI: Jornal Defesa e Relações Internacionais*.

d. Publicações em série

CAJARABILLE, Victor Lopo (2008) *Uma Visão Estratégica do Mar – Perspectivas de Análise*: CADERNOS NAVAIS N.º 24, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica - Edições Culturais da Marinha.

CORREIA, Armando José Dias (Julho 2007). Controlar Remotamente o Mar: REVISTA DA ARMADA, Publicação Oficial da Marinha Portuguesa

COSTA, Carlos Nelson Lopes da (2003). *Poder Naval Missões e meios*: CADERNOS NAVAIS N.º 7, Edições Culturais da Marinha.

e. Relatórios

COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS - *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, Parte I*, Julho, 2004.

COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS - *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, Parte II*, Julho, 2004.

EMSA – EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY – *Annual Report, Luxemburgo*: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2009.



f. Legislação e documentos oficiais

ARTICULAÇÃO, NOS ESPAÇOS MARÍTIMOS SOB SOBERANIA E JURISDIÇÃO NACIONAL, Decreto regulamentar n.º 86/2007 de 12 de *Dezembro*.

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - *Uma política marítima integrada para a União Europeia (Livro Azul)*: Bruxelas, 10.10.2007 - COM(2007) 575 final.

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS - LIVRO VERDE, Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares: Bruxelas, 07.06.2006 - COM(2006) 275 final - Volume II – ANEXO

COMISSÃO ESTRATÉGICA DOS OCEANOS: Criação: *Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2003, de 27 de Maio*.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da mesma Convenção: Aprovação e ratificação, Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97.

CONVENÇÃO SUA – A Resolução da Assembleia da República n.º 51/94 aprova, para adesão, a Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo Adicional para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Fixas Localizadas na Plataforma Continental.

ESQUEMAS DE SEPARAÇÃO DE TRÁFEGO, Decreto-Lei n.º 198/2006, de 19 de Outubro.

ESTRUTURA DE MISSÃO PARA OS ASSUNTOS DO MAR, *Estratégia Nacional para o Mar (2006-2016)*, 2007: Ministério da Defesa Nacional.

ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR: *Aprovação. Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006, de 16 de Novembro*.

INSTITUTO PORTUARIO E DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS, I.P. Sistema de Identificação e Seguimento de Navios a Longa Distância – LRIT.: Circular Informativa, 06/06/2008.

LEI DA ÁGUA – Lei 58/2005, de 29 de Dezembro. Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro;

LEI DO MAR, Lei n.º 34/2006, de 28 de Julho.

LOMAR – Lei Orgânica da Marinha – Decreto-Lei n.º 233/2009 de 15 de Setembro;

LSI – Lei de Segurança Interna – Lei n.º 53/2008 de 29 de Agosto;

MINISTRO DA DEFESA NACIONAL, Despacho n.º 1301/2010 de 5 de Janeiro, *Acordo técnico sobre cooperação entre o Ministro da Defesa Nacional da República Portuguesa e o Ministro da Defesa do Reino de Espanha no âmbito da segurança marítima* publicado no Diário da República, 2.ª série — N.º 13 — 20 de Janeiro de 2010, pág. 2775.



SISTEMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA - Atribuições, estrutura e organização da Autoridade Marítima Nacional. DIRECÇÃO-GERAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA - Decreto-Lei nº 44/2002, de 2 de Março;

SISTEMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA - Organização e atribuições. Autoridade marítima nacional, Decreto-Lei nº 43/2002, de 2 de Março;

REGIME DAS CONTRA-ORDENAÇÕES A APLICAR NAS ÁREAS SOB JURISDIÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL - Decreto-Lei nº 45/2002, de 2 de Março;

REGULAMENTO GERAL DAS CAPITANIAS – Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho;

RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA N.º 32/2004 – aprova para ratificação a Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional, o Protocolo Adicional Relativo à Prevenção, à Repressão e à Punição do Tráfico de Pessoas, em especial de Mulheres e Crianças, e o Protocolo Adicional contra o Tráfico Ilícito de Migrantes por Via Terrestre, Marítima e Aérea, adoptados pela Assembleia Geral das Nações Unidas em 15 de Novembro de 2000.

TITULARIDADE DOS RECURSOS HÍDRICOS - Lei n.º 54/2005 de 15 de Novembro;

UE, Directiva nº 2009/123/CE, Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Outubro de 2009, que altera a Directiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infracções: Publicada no JO L280, de 27 de Outubro de 2009.

g. Sítios na Internet

CENTRIXS - *Combined Enterprise Regional Information Exchange System - Supporting Coalition Warfare World-Wide*, [Referência: 28 de Abril de 2010] Disponível na internet em: «<http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/ccrp/centrixs.pdf>»

DISCURSO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA na 36ª Sessão Comemorativa do 25 de Abril - Assembleia da República, 25 de Abril de 2010 [Referência: 28 de Abril de 2010] Disponível na internet em: «<http://www.presidencia.pt/?idc=22&idi=39445>»

EMSA Press release - EMSA to Launch CleanSeaNet - European Satellite Oil Spill Monitoring and Detection Service, 2 de Março de 2007, [Referência: 1 de Maio de 2010] Disponível na internet em: «http://www.emsa.europa.eu/Docs/press_releases/pr20070303bis.pdf»

ESTRUTURA DE MISSÃO PARA OS ASSUNTOS DO MAR: *Livro Azul - um mar de oportunidades: a Comissão propõe uma política marítima integrada para a EU*. [Referência: 10 de Fevereiro de 2010] Disponível em: http://www.emam.com.pt/index.php?Itemid=119&id=54&option=com_content&task=view
w



EUROPA , SÍNTESE DE LEGISLAÇÃO DA EU – introdução à apresentação do livro verde. [Referência: 10 de Fevereiro de 2010] Disponível em:
<http://europa.eu/legislation_summaries/maritime_affairs_and_fisheries/maritime_affairs/166029_pt.htm>

ICNB – Instituto da Conservação da Natureza e Biodiversidade - REDE NATURA 2000. [Referência: 3 de Maio de 2010] Disponível em:
<http://portal.icnb.pt/ICNPortal/vPT2007/O+ICNB/Rede+Natura+2000/?res=1280x800>

IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - *Maritime Security* - [Referência: 13 de Fevereiro de 2010] <<http://www.imo.org/>>

ITALIAN NAVY GENERAL STAFF - 3rd DEPARTMENT GENERAL PLANNING Maritime Policy Office [Referência: 13 de Fevereiro de 2010]
<<http://www.marina.difesa.it/vrmtc/2007/uk/vrmtcen.asp>>

MARINA MILITARE - The Virtual Maritime Traffic Centre. [Referência: 11 de Abril de 2010] Disponível na internet em:
<http://www.marina.difesa.it/vrmtc/2007/uk/vrmtcen.asp>

MARINHA PORTUGUESA - COMAR - Centro de Operações Marítimas [Referência: 11 de Abril de 2010] Disponível na internet em:
<<http://defesanacionalpt.blogspot.com/2010/01/marinha-portuguesa-comar-centro-de.html>>

MOREIRA, Adriano (2009) – *A Maritimidade* - Artigo de opinião In Notícias Magazine, 1 de Setembro de 2009 [Referência: 27 de Fevereiro de 2010] Disponível em:
< http://dn.sapo.pt/inicio/opiniaio/interior.aspx?content_id=1349858>

PARLAMENTO EUROPEU – PACOTE ERIKA III - Comunicado de imprensa: PE aprova terceiro pacote de segurança marítima. [Referência: 2 de Março de 2010] Disponível na internet em:
<http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/062-51397-068-03-11-910-20090310IPR51396-09-03-2009-2009-true/default_pt.htm>

PARLAMENTO EUROPEU - Comunicado de imprensa (11-03-2009). [Referência: 10 de Fevereiro de 2010] Disponível em:
<http://www.europarl.europa.eu/news/expert/infopress_page/062-51397-068-03-11-910-20090310IPR51396-09-03-2009-2009-true/default_pt.htm>

PARLAMENTO EUROPEU – Proposta de resolução comum de 18 de Dezembro de 2002 [Referência: 2 de Março de 2010] Disponível na internet em: <<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+P5-RC-2002-0665+0+DOC+XML+V0//PT>>



PORTAL DA JUSTIÇA – Portugal ratifica o Acordo que estabelece o Centro de Análises e Operações contra o Narcotráfico Marítimo (MAOC-N) [Referência: 2 de Março de 2010] Disponível na internet em:

<<http://www.mj.gov.pt/sections/gabinete-de-imprensa/arquivo/1-trimestre-de-2009/portugal-ratifica-o/>>

REVISTA DA ARMADA – (Julho 2007)

[Referência: 23 de Abril de 2010] Disponível em:

http://www.marinha.pt/Conteudos_Externos/RevistaArmada_flipversion/2007/index.html

SEGURANÇA MARÍTIMA: PACOTE ERIKA II – Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de 6 de Dezembro de 2000, sobre um segundo pacote de medidas comunitárias no domínio da segurança marítima, no seguimento do naufrágio do petroleiro Erika [COM(2000) 802 final - Não publicada no Jornal Oficial]. [Referência: 2 de Março de 2010] Disponível na internet em:

«http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124242_pt.htm»

SEMINÁRIO DA AFCEA PORTUGAL II - "Vigilância e Segurança Marítima" de 12 de Março de 2010 [Referência: 27 de Abril de 2010] Disponível na internet em:

«http://www.afceaportugal.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=185&Itemid=101»