

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR
2018/2019 – 1.ª EDIÇÃO**



TII

**A CRIMINALIDADE E ILÍCITOS EM ALTO MAR.
COMPLEMENTARIDADE E COORDENAÇÃO NO EMPREGO DE MEIOS
E USO DA FORÇA**

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

**Fernando Manuel Pratas Quaresma
Capitão-tenente, STP**



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

**A CRIMINALIDADE E ILÍCITOS EM ALTO MAR.
COMPLEMENTARIDADE E COORDENAÇÃO NO
EMPREGO DE MEIOS E USO DA FORÇA**

CTEN, STP Fernando Manuel Pratas Quaresma

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M 2018/2019

1.^a Edição

Pedrouços 2019



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

A CRIMINALIDADE E ILÍCITOS EM ALTO MAR.
COMPLEMENTARIDADE E COORDENAÇÃO NO
EMPREGO DE MEIOS E USO DA FORÇA

CTEN, STP Fernando Manuel Pratas Quaresma

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M 2018/2019

1.^a Edição

Orientador: Capitão-de-fragata, M

Paulo Jorge de Carvalho Alonso Lindo



Declaração de compromisso Anti Plágio

Eu, **Fernando Manuel Pratas Quaresma**, declaro por minha honra que o documento intitulado **A Criminalidade e Ilícitos em Alto Mar. Complementaridade e Coordenação no Emprego de Meios e Uso da Força** corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida enquanto auditor do **CPOS-M 2018/2019 – 1.^a Edição**, no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

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

Pedrouços, 25 de janeiro de 2019

Fernando Manuel Pratas Quaresma



Agradecimentos

A realização deste trabalho não teria sido possível sem o apoio e envolvimento de várias pessoas, pelo que é com todo o gosto que aqui as recordo e lhes endereço os meus sinceros agradecimentos.

Assim, começo por dirigir o meu profundo agradecimento à Capitão-tenente Ernestina Maria Santos Silva, pelo tempo que me disponibilizou, pela forma próxima como me recebeu e pela significativa contribuição para a elaboração deste estudo.

Um especial agradecimento ao meu orientador, o Capitão-de-fragata Paulo Jorge de Carvalho Alonso Lindo, pelo interesse e visão sobre esta temática, pela confiança, disponibilidade, mas sobretudo pela paciência e conselhos assertivos.

Ao Capitão-de-fragata João Paulo Nogueira Madaleno Galocha, que apesar da sua notória falta de tempo, demonstrou desde o início uma pronta disponibilidade para fazer parte deste meu trabalho de investigação.

Ao Coordenador de Investigação Criminal da Unidade Central de Combate ao Tráfico de Estupefacientes, Vítor Ananias, pela forma como me recebeu e pelo contributo prestado durante a entrevista.

Ao *Executive Director of Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*, Michael O’Sullivan pela calorosa recepção.

Ao *Head of Operations of Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*, José Ferreira pelas facilidades concedidas no acesso ao MAOC-N.

Ao *Portuguese Representative of the judicial Police of Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*, Inspetora Cláudia Grijó, pelo contributo prestado durante a entrevista, que na fase inicial da investigação se revelou de elevada importância.

Aos camaradas do CPOS-M 2018/2019 – 1.^a Edição, e a todos os que direta ou indiretamente contribuíram de alguma forma para a realização deste trabalho de investigação, o meu muito obrigado.

Por último, um caloroso agradecimento à minha esposa, Elisabete, pela extraordinária capacidade de aceitar as minhas ausências, pela compreensão e apoio prestados durante a elaboração deste projeto de investigação. À minha filhota Ana Filipa, que apesar de lhe ter sido difícil entender as ausências do pai, sempre que lhe era possível, me presenteava com ações próprias da sua idade, dando-me o estímulo necessário para fazer mais e melhor.



Índice

Introdução.....	1
1. O Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas.....	5
1.1. Ameaça à Economia dos Estados	5
1.2. A importância do combate ao Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas pela via marítima	7
1.3. Os efeitos da Globalização	8
1.4. Síntese conclusiva.....	9
2. Enquadramento legal.....	10
2.1. A Convenção de Montego Bay (Jamaica), 10 de dezembro de 1982.....	10
2.2. A Convenção de Viena (Viena), 19 de dezembro de 1988.....	12
2.3. O Tratado entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Repressão do Tráfico Ilícito de Droga no Mar.....	12
2.4. Síntese conclusiva.....	13
3. A Complementaridade, Cooperação e Coordenação no Emprego de Meios	14
3.1. Cooperação bilateral entre a Polícia Judiciária e a Marinha Portuguesa	14
3.2. O papel do <i>Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics</i>	15
3.3. Processo Penal: Prazo máximo após detenção	16
3.4. Síntese conclusiva.....	17
Conclusões.....	19
Bibliografia.....	23



Índice de Apêndices

Apêndice A — ..	Guião de Entrevista Semiestruturada
.....	Apd A - 1

Índice de Quadros

Quadro 1 - Objetivo Geral e Específicos.....	2
Quadro 2 - Questão Central e Derivadas	3

Índice de Figuras

Figura 1 - Consumo de Canábis e Cocaína	5
Figura 2 - Consumo de MDMA e Anfetaminas	6
Figura 3 - Consumos de Opiáceos e Novas Substâncias Psicoativas	6
Figura 4 - As Rotas Globais da Cocaína.....	8



Resumo

O Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas, é um dos mercados mais dinâmicos e adaptativos praticados pela via marítima. Constitui-se como uma ameaça para a saúde individual dos povos, atingindo com efeitos nocivos o desenvolvimento económico e social da humanidade.

O regime jurídico do Alto Mar, através da Convenção de Montego Bay de 1982, confere princípios de liberdade de navegação para os Estados, devendo o exercício desta liberdade ser utilizado para fins pacíficos. Estes pressupostos, dão lugar a uma consciencialização de reduzida capacidade de intervenção dos Estados, acabando por eventualmente favorecer a prática de ilícitos em Alto Mar.

No Direito Internacional, a celebração de convenções, acordos e tratados pelos Estados, constitui um indicador evidente de que, no amplo domínio das atividades ilícitas que integram o crime organizado, existe ainda um grande potencial na capacidade de intervenção. Contudo, torna-se indispensável a continuidade de uma coordenada cooperação evolutiva entre Estados, assim como uma atualização adaptativa de todo um quadro jurídico, que por si só, consiga fazer face ao Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas em Alto Mar.

Palavras-chave

Alto Mar, Direito do Mar, Cooperação, Tráfico Ilícito, Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas



Abstract

The Illicit Trafficking of Narcotic Drugs and Psychotropic Substances is one of the most dynamic and adaptive markets practiced by the sea. It constitutes a threat to the individual health of the peoples, affecting with detrimental effects the economic and social development of humanity.

The legal status of the High Seas, through the Montego Bay Convention of 1982, confers the principles of freedom of navigation for States, and the exercise of that freedom should be used for peaceful purposes. These presuppositions give rise to an awareness of the reduced capacity of intervention of the States, eventually favoring the practice of illicit activities in the High Seas.

In international law, the conclusion of conventions, agreements and treaties by States is an obvious indicator that, in the broad field of illicit activities that comprise Organized Crime, there is still a great potential in intervention capacity. However, it is essential to ensure the continuity of a coordinated evolutionary cooperation between States, as well as an adaptive updating of a whole legal framework that, in itself, can deal with illicit trafficking in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances on the High Seas.

Keywords

High Seas, Law of the Sea, Cooperation, Illicit Trafficking, Narcotic Drugs and Psychotropic Substances



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

AI	Águas Interiores
AM	Alto Mar
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COMAR	Centro de Operações Marítimas
CPOS	Curso de Promoção a Oficial Superior
EEAS	<i>European External Action Service</i>
EMCDDA	<i>European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction</i>
ESP	Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas
EUROPOL	<i>European Police Office</i>
EUROJUST	<i>European Union's Judicial Cooperation Unit</i>
FISA	Fiscais, Imigração, Sanitários e Aduaneiros
MAOC-N	<i>Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics</i>
MT	Mar Territorial
NM	Milhas Náuticas
OE	Objetivo Especifico
OEDT	Observatório Europeu da Droga e da Toxicodependência
OG	Objetivo Geral
QC	Questão Central
QD	Questão Derivada
TII	Trabalho de Investigação Individual
UNCTE	Unidade Central de Combate ao Tráfico de Estupefacientes
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Económica Exclusiva



Introdução

O Direito Internacional dá legitimidade aos navios de Estado para atuar em caso de determinados ilícitos ou atividades criminais em Alto Mar. A Convenção de Montego Bay¹ ao abrigo do seu art.º 86.º, refere-se ao Alto Mar como sendo um espaço marítimo que compreende “[...] todas as partes do mar não incluídas na zona económica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago”. Com base no exposto, facilmente se depreende que o Alto Mar é um espaço marítimo conceitualizado pelo Direito do Mar.

A presente Convenção consagra nos termos dos art.ºs 87.º a 89.º, o princípio da liberdade de navegação para todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral e define que nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do Alto Mar à sua soberania, mas sobretudo determina que deve de ser usado para fins pacíficos. Estabelece ainda, através do n.º 1 do seu art.º 92.º, que “[...] os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos na presente Convenção, devem submeter-se, no Alto Mar, à jurisdição exclusiva desse Estado”. Estes pressupostos reafirmam a liberdade do Alto Mar, dando lugar a uma consciencialização de impunidade e reduzida capacidade de intervenção dos Estados, acabando por favorecer a prática de ilícitos.

O Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas, constitui-se como um dos mais preocupantes atos ilícitos praticados por via marítima e um dos grandes fatores de influência na economia global.

É neste enquadramento que se apresenta o tema do presente Trabalho de Investigação Individual (TII), “A Criminalidade e Ilícitos em Alto Mar. Complementaridade e Coordenação no Emprego de Meios e Uso da Força”.

Atendendo à sua abrangência, à quantificação de ilícitos que inequivocamente poderão vir a ser praticados em Alto Mar e naturalmente às restrições temporais impostas pela própria investigação, foi considerada como delimitação e Objeto de Estudo, o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas (ESP) em Alto Mar, focado essencialmente no modelo cooperativo nacional.

¹ Convenção de Montego Bay ou Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. Aprovada por Resolução da Assembleia da República N.º 60-B/97, de 03 de abril de 1997. Ratificada por Decreto do Presidente da República N.º 67-A/97. (Diário da República N.º 238/1997, Série I-A de 14 de outubro de 1997).



O problema de investigação decorre do firme propósito de abordar o Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar, dar a conhecer o enquadramento legal, abordando a Convenção de Montego Bay, a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de ESP², e o Tratado entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Repressão do Tráfico Ilícito de Droga no Mar³.

O processo de investigação, abordou a complementaridade, cooperação e coordenação no emprego de meios, caracterizando o papel da Polícia Judiciária, com enfoque nas iniciativas protocolares e cooperativas com a Marinha Portuguesa. Focou o *Maritime Analysis and Operations Centre - Narcotics* (MAOC-N), sediado em Portugal, caracterizando o seu papel na recolha e análise da informação.

Surge assim o Objetivo Geral (OG) da Investigação, decorrente do qual se consideram três Objetivos Específicos (OE), que num todo contribuem para estruturar a investigação, conforme Quadro 1.

Quadro 1 - Objetivo Geral e Específicos

OG	Analisar de que forma os Estados poderão reprimir o Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar.
OE1	Caraterizar o panorama atual do Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar.
OE2	Analisar o enquadramento legal e sua aplicação na repressão do Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar.
OE3	Identificar o modelo de ação a seguir para reprimir o Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar.

² Convenção de Viena ou Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas, Viena, 19 de dezembro de 1988. Aprovada por Resolução da Assembleia da República N.º 29/91, de 06 de setembro de 1991. Ratificada por Decreto do Presidente da República N.º 45/91. (Diário da República N.º 205/1991, Série I-A de 06 de setembro de 1991).

³ Tratado entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Repressão do Tráfico Ilícito de Droga no Mar. Aprovado por Resolução da Assembleia da República N.º 9/2000, de 18 de novembro de 1999. Ratificado por Decreto do Presidente da República N.º 2/2000.



Na sequência dos objetivos propostos, definiu-se uma Questão Central (QC), da qual foram deduzidas três Questões Derivadas (QD), com o firme propósito de obtenção de uma efetiva resposta à QC, conforme Quadro 2.

Quadro 2 - Questão Central e Derivadas

QC	De que forma poderão os Estados reprimir o Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar?
QD1	Qual o panorama atual do Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar?
QD2	Que enquadramento legal confere aos Estados legitimidade para reprimir o Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar?
QD3	Que modelo de ação deverão adotar os Estados para reprimir eficientemente o Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar?

Para elaboração da presente investigação, foram seguidas as linhas orientadoras estabelecidas nas “Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação Cadernos do IESM n.º 8” (Santos et al., 2016), sustentada pelo raciocínio indutivo, utilizando uma estratégia de investigação qualitativa e com um desenho de pesquisa apoiado no estudo de caso.

Como metodologia de investigação, optou-se por seguir um método de raciocínio indutivo, porque “segue uma operação mental, que tem como ponto de partida a observação dos factos particulares para, através da sua associação, estabelecer generalizações que permitam formular uma lei ou teoria” (Santos et al., 2016, p. 20). A sua natureza é descritiva, adotando-se uma estratégia qualitativa, na medida em que se “pretende alcançar um entendimento mais profundo e subjetivo do objeto de estudo, sem se preocupar com as medições e análises estatísticas” (Santos et al., 2016, p. 29). Baseado no estudo de caso, que “consiste num procedimento metodológico através do qual o investigador procura recolher informação sobre um fenómeno particular inserido no seu contexto” (Santos et al., 2016, p. 39) e “não terá como objetivo manipular variáveis ou estabelecer relações entre elas, mas sim, descrever de forma rigorosa a unidade de observação, que é o centro da atenção do investigador” (Santos et al., 2016, p. 39). Face ao exposto, o percurso metodológico decorreu segundo as três fases seguintes:

A fase exploratória, suportada por um método de pesquisa documental, baseou-se essencialmente numa estratégia de consulta e análise. Seguindo-se a realização de leituras pontuais e de contactos exploratórios a oficiais da Marinha Portuguesa, nomeadamente ao



Capitão-de-fragata João Paulo Nogueira Madaleno Galocha, Chefe da Divisão de Operações do Comando Naval e ao Capitão-tenente Pedro Miguel Costa Caetano, Chefe da Célula de *Naval Cooperation and Guidance for Shiping* (NCAGS) do Comando Naval. Toda a informação conducente a estes processos, embora de carácter informal, foi alvo de uma compilação para posterior tratamento e análise. Esta fase culminou com a elaboração do Projeto de Investigação.

A fase Analítica, iniciou logo após a aprovação do Projeto de Investigação, consubstanciando uma compilação, tratamento e análise de toda a informação considerada relevante. Procedeu-se a nova recolha de dados, mas desta vez de carácter mais formal, nomeadamente, através da realização de entrevistas semiestruturadas. Assim, no Comando Naval foi entrevistado o Capitão-de-fragata João Paulo Nogueira Madaleno Galocha, Chefe da Divisão de Operações; Numa oportuna e gratificante visita às instalações da Polícia Judiciária, entrevistado o Coordenador de Investigação Criminal, Vítor Ananias, da Unidade Central de Combate ao Tráfico de Estupefacientes (UNCTE); Numa visita proporcionada pelo Comando Naval, às instalações do MAOC-N, entrevistados o Chefe de Operações, José Ferreira e a Inspetora Cláudia Grijó, Oficial de ligação da Polícia Judiciária.

Na Fase Conclusiva, serão avaliados e discutidos os resultados da investigação, tentando dentro do possível e tendo em conta um enquadramento legal adaptado e proporcional, apurar um modelo articulado, estruturado e colaborativo que melhor faça face ao Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar. Serão apresentados os contributos da presente investigação para o conhecimento, recomendações, as limitações da investigação e aberturas para futuras pesquisas.



1. O Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas

1.1. Ameaça à Economia dos Estados

O atual panorama do Tráfico Ilícito de ESP apresenta um comportamento extremamente dinâmico, levantando sérios desafios aos Estados, quer ao nível da repressão quer na necessidade emergente de encontrar respostas aos graves problemas inerentes ao consumo. Intimamente relacionado com o crime organizado, e consciencializado no preâmbulo da Convenção de Viena, que se refere ao Tráfico Ilícito como fonte de rendimentos que permitem às organizações criminosas transnacionais invadir, contaminar e corromper as estruturas dos Estados, e a sociedade a todos os níveis, implicando uma reestruturação de medidas integradas e cooperativas de repressão, que permitam a médio prazo, fazer face a este flagelo.

De acordo com dados do Observatório Europeu da Droga e da Toxicodependência, as estimativas de consumo na União Europeia são as que se apresentam nas figuras seguintes:

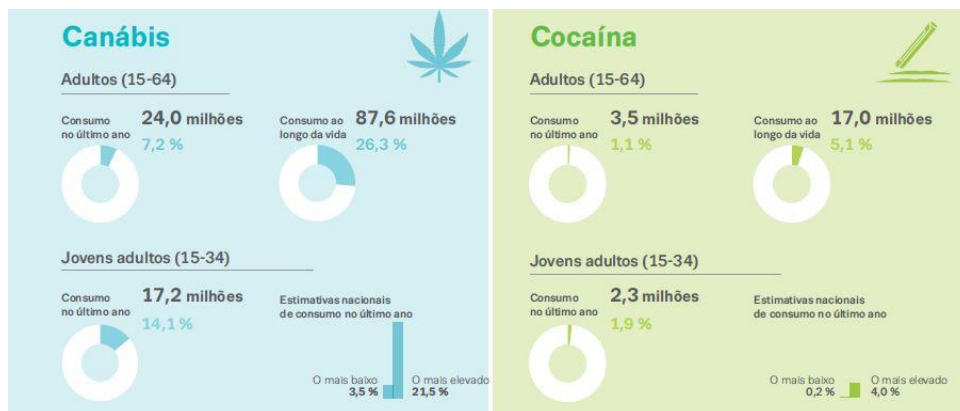


Figura 1 - Consumo de Canábis e Cocaína

Fonte: (UNODC, 2018).

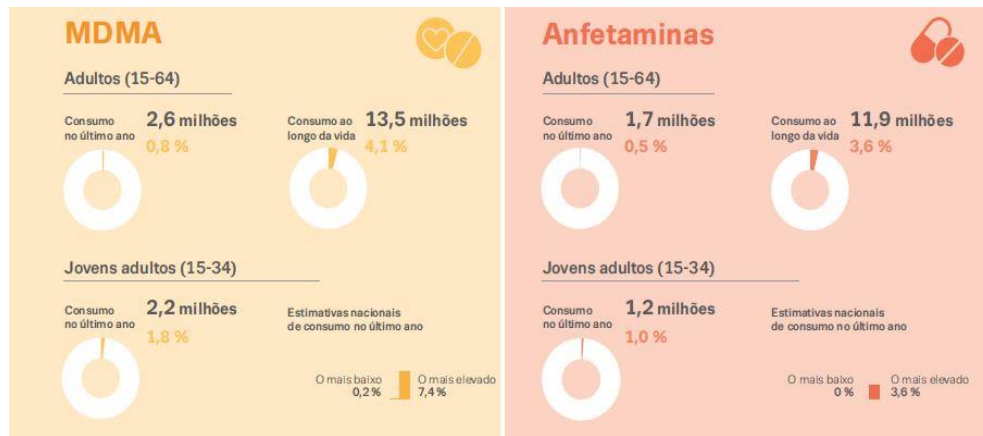


Figura 2 - Consumo de MDMA e Anfetaminas

Fonte: (UNODC, 2018).

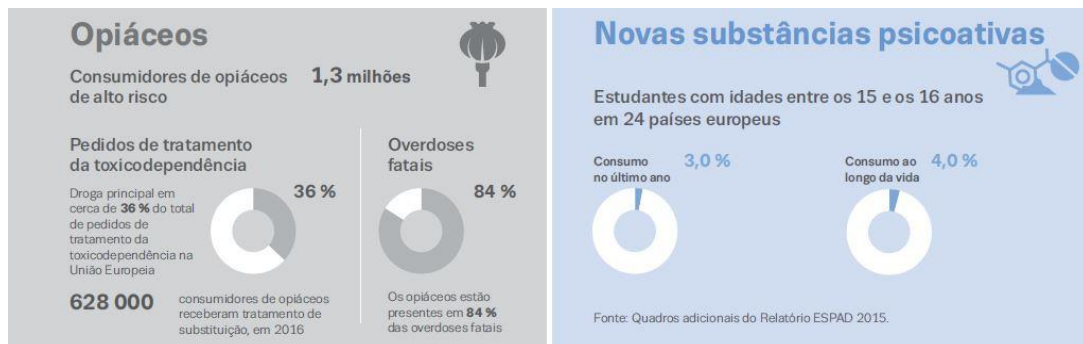


Figura 3 - Consumos de Opiáceos e Novas Substâncias Psicoativas

Fonte: (UNODC, 2018).

O dinamismo que esta ameaça apresenta, tem vindo a tornar evidente, a necessidade de adoção de políticas alternativas de legalização de alguns tipos de ESP. Esta regulação, poderá vir a assumir um dos papéis principais na repressão indireta, medida que certamente, trará efeitos positivos na economia e defesa da saúde pública dos Estados.



1.2. A importância do combate ao Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas pela via marítima

Alfred Tayer Mahan (1840-1914)⁴ na sua obra, *The Influence of Sea Power Upon History 1660- 1783*, considerada como uma das mais importantes influências no pensamento estratégico naval dos primórdios do século XX, classifica o mar como uma grande via num vasto espaço comum, onde se encontram estabelecidas inúmeras rotas de comércio, sobre as quais o homem navega sob todas as direções.

Atualmente cerca de 90% do comércio mundial efetua-se pela via marítima, sendo que milhares de rotas e destinos se constituem, como um dos mais bem organizados e lucrativos meios de transações comerciais entre povos. As liberdades inerentes ao Alto Mar, promovem uma consciencialização de impunidade, acabando por favorecer e potenciar um grande número de atividades ilícitas, entre elas o Tráfico Ilícito de ESP.

De acordo com a *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC), a maioria das apreensões, com maior incidência na cocaína, ocorrem no mar. Cerca de 70% de toda a cocaína apreendida entre 2012 a 2016 (informação reportada à UNODC pelos Estados membros com apreensões significativas), era destinada ao Tráfico através da via marítima (UNODC, 2018).

⁴ Alfred Thayer Mahan (1840-1914), Contra-almirante da Marinha dos Estados Unidos da América, notabilizou-se como geoestratega e como educador.



A figura seguinte é representativa das rotas de cocaína.

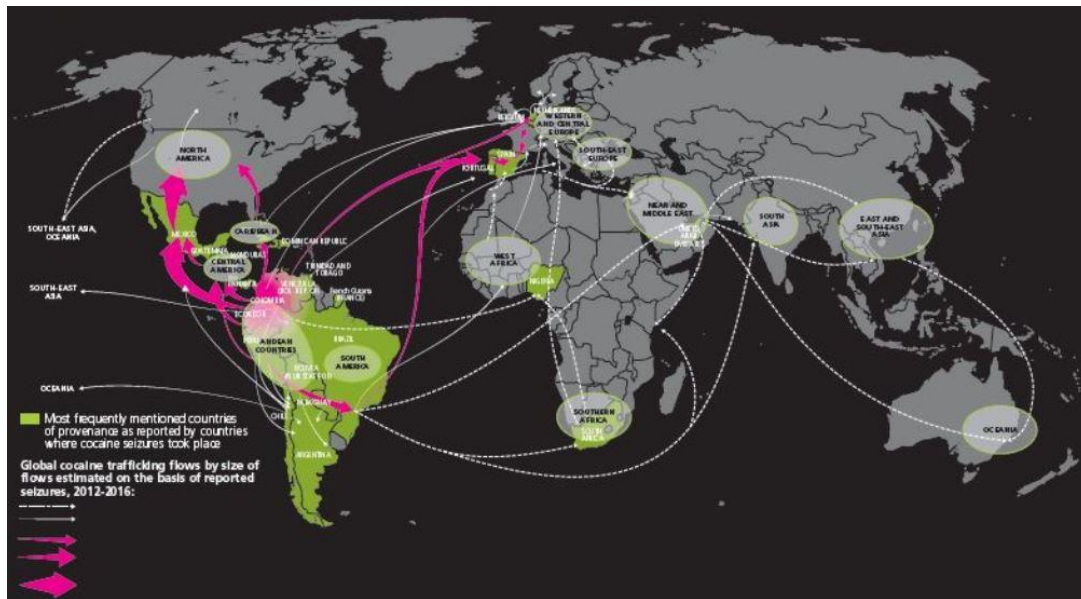


Figura 4 - As Rotas Globais da Cocaína

Fonte: (UNODC, 2018).

O Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar tem uma condição que o favorece em relação a outros ilícitos, a sua logística é muito reduzida, não considerando os exemplos de veleiros alterados especialmente para esta prática, este ilícito é de uma natureza operacional bastante simples e económica, maioritariamente resume-se ao transporte, dissimulado ou não.

A dimensão do Tráfico em Alto Mar tem de ser entendida como um desafio transversal a todos os Estados, pelo que a sua repressão terá, obrigatoriamente, de passar por políticas integradas e corporativas, em que a informação relevante seja efetivamente simétrica.

1.3. Os efeitos da Globalização

O conceito de globalização está intimamente ligado ao mar, espaço responsável pelo desenvolvimento global do mais variado tipo de relações entre todos os povos e culturas do mundo. Atualmente o conceito integra as novas tecnologias, como a internet, meio facilitador de comunicações e relações, desempenhando um papel relevante nas transações comerciais, consideradas de nova geração. Ao nível dos produtos ilícitos, a internet representa essencialmente um mercado de novas Substâncias Psicoativas, e pese embora se constitua como fator preocupante, tem vindo a verificar-se um declínio das transações por esta via (UNODC, 2018).



Apesar do aparecimento das novas tecnologias, que agilizam a comunicação, comércio e novos meios de expansão, o comércio marítimo não estagnou, pelo contrário, tem vindo a reafirmar-se o que tem permitido o seu crescimento, revelando-se um elemento estratégico fundamental no crescimento económico dos Estados.

1.4. Síntese conclusiva

Ao longo deste capítulo, pretendeu-se dar a conhecer o atual panorama do Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar, ficando patente que o comércio pela via marítima tem revelado uma grande capacidade de adaptação a novas realidades, conseguindo ultrapassar os reflexos da globalização e consequentemente os novos meios de transações comerciais, razão pela qual lhe tem valido o estatuto de elemento estratégico fundamental no crescimento económico dos Estados.

Naturalmente que as circunstâncias apontadas, acabam por incentivar atividades de interesses ilegais, sendo o Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar uma das mais preocupantes, facto que deve ser incentivador de políticas cooperativas e integrativas dos Estados, que a par de uma efetiva presença naval, contribua fortemente para a sua dissuasão.

Com base nas abordagens efetuadas, considera-se com este capítulo ter obtido resposta à QD1.



2. Enquadramento legal

2.1. A Convenção de Montego Bay (Jamaica), 10 de dezembro de 1982

A Convenção de Montego Bay sobre o Direito do Mar, considerada um dos instrumentos legais fundamentais do Mar, de entre os vários propósitos, apresenta-se como um elemento relevante de contribuição para a manutenção da paz, da justiça e do progresso de todos os povos do mundo, transversalmente demonstra uma preocupação com o bom uso do Mar. Consagra através dos art.^{os} 87.º a 89.º a liberdade de navegação para todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral e define que nenhum Estado pode legitimamente pretender submeter qualquer parte do Alto Mar à sua soberania, mas sobretudo determina que deve de ser usado para fins pacíficos.

A Convenção de Montego Bay vem definir os espaços marítimos, pelo seu regime jurídico e pela sua distância em relação à costa ou, mais exatamente, às suas linhas de base. Neste ponto, a Convenção consegue consenso e aceitação, mesmo perante Estados não signatários. Face à natureza representativa na definição de cada espaço, abordam-se de seguida os mais significativos para a investigação.

As Águas Interiores (AI) incluem os espaços marítimos completamente fechados, rios, lagoas, lagos e canais do território nacional, interiores às linhas de base do Mar Territorial. Espaço marítimo sobre soberania plena do Estado costeiro⁵.

O Mar Territorial (MT) é o espaço marítimo de limite exterior, definido por uma linha em que cada um dos pontos fica a uma distância do ponto mais próximo da linha de base igual à largura fixada num limite que não ultrapasse as 12 milhas náuticas (NM). Espaço marítimo sobre soberania plena do Estado costeiro, estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao MT, bem como ao leito e subsolo deste mar⁶. Gozarão do direito de passagem inofensiva, o que significa que não é prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro, todos os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral⁷.

A Zona Contígua (ZC) é fixada com um limite exterior que não pode estender-se além de 24 NM, medidas a partir das linhas de base de referência considerada na largura do MT. Neste espaço o Estado costeiro pode tomar medidas de fiscalização necessárias a evitar

⁵ Convenção de Montego Bay, art.º 8.º

⁶ Convenção de Montego Bay, art.^{os} 2.º, 3.º e 4.º

⁷ Convenção de Montego Bay, art.^{os} 17.º e 18.º



infrações às leis e regulamentos fiscais, imigração, sanitários e aduaneiros (FISA) no seu MT e repressão destas no seu território ou MT⁸.

A Zona Económica Exclusiva (ZEE) situada além do MT e a este adjacente, não pode estender-se além das 200 NM, medidas a partir das linhas de base de referência considerada na largura do MT. Neste espaço, o Estado costeiro exerce soberania e jurisdição nos termos previstos na presente Convenção, detendo o direito a explorar, gerir e conservar os recursos naturais aí existentes, vivos e não vivos, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, incluindo a exploração e aproveitamento dos recursos energéticos renováveis, a partir do vento, das ondas e das correntes marinhas.⁹

O Alto Mar (AM) é um espaço marítimo conceitualizado pelo Direito do Mar e compreende todas as partes do mar não incluídas na ZEE, no MT ou nas AI de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago. Na abordagem da Convenção ao Tráfico Ilícito de ESP, o AM fixa-se a partir do limite exterior do MT estendendo-se até ao MT de um qualquer outro Estado. Dedicar-lhe no seu art.º 108.º, dois pontos, definindo que:

Todos os Estados devem cooperar para a repressão do Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas praticado por navios no alto mar com violação das convenções internacionais, e que todo o Estado que tenha motivos sérios para acreditar que um navio arvorando a sua bandeira se dedica ao tráfico ilícito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas poderá solicitar a cooperação de outros Estados para pôr fim a tal tráfico.

Dois pontos únicos, que numa conjugação obrigatória com o art.º 110.º - Direito de Visita, não consagra motivo razoável que permita que um Navio de Estado exerça Direito de Visita em navio de pavilhão estrangeiro, mesmo com suspeitas fundadas de exercício de Tráfico Ilícito de ESP. O próprio art.º 108.º, é muito limitativo por um lado, restringe a sua aplicação a navios que arvoem a bandeira do Estado, por outro, o pedido de cooperação não se apresenta suficiente para que um Estado possa atuar em navios de pavilhão estrangeiro.

A convenção de Montego Bay, apresenta-se colaborativa, atenta e ciente, mas extremamente limitativa e ineficaz nas ações de repressão do Tráfico Ilícito de ESP em AM.

⁸ Convenção de Montego Bay, art.º 33.º

⁹ Convenção de Montego Bay, art.ºs 55.º a 57.º



2.2. A Convenção de Viena (Viena), 19 de dezembro de 1988

A Convenção de Viena no seu Preâmbulo, surge com vários pressupostos firmados, dos quais a “[...] necessidade de reforçar e intensificar os meios jurídicos eficazes de cooperação internacional em matéria penal para eliminar as atividades criminosas internacionais de Tráfico Ilícito”, definindo claramente através do n.º 1 do art.º 2.º, o objetivo de “[...] promover a cooperação entre partes a fim de que possam fazer face, de forma mais eficaz, aos diversos aspetos do Tráfico Ilícito de ESP de âmbito internacional”. Mesmo considerando as eventuais divergências, num quadro político-económico, o facto é que à luz do Direito Internacional, a Convenção de Viena veio reforçar e intensificar os meios jurídicos de cooperação internacional.

Consagra através do art.º 17.º, onze pontos, permitindo aos Estados a adoção de medidas cooperativas de elevada eficácia na repressão e combate ao Tráfico Ilícito de ESP. Atualmente o presente Artigo constitui-se como um instrumento legal de referência, quebrando uma série de obstáculos jurídicos inerentes ao AM.

2.3. O Tratado entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Repressão do Tráfico Ilícito de Droga no Mar

Assinado em Lisboa em 2 de março de 1998 e aprovado em 18 de novembro de 1999, pela Resolução da Assembleia da República n.º 9/2000, o Tratado entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Repressão do Tráfico Ilícito de Droga no Mar, através do seu Preâmbulo, afirma-se “[...] pela determinação comum de lutar contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas [...] desejando reprimir tal Tráfico, no respeito pelo princípio da liberdade de navegação”.

Baseada nas premissas do n.º 9 do art.º 17.º da Convenção de Viena, a alínea a) do art.º 1.º, vem definir que “As partes devem considerar a possibilidade de celebrar acordos ou protocolos bilaterais ou regionais [...]”. Considerando a importância de Estado interveniente, o presente tratado define-o como sendo: “[...] Estado Parte que pediu ou se propõe pedir autorização para tomar as medidas previstas neste Tratado contra um navio que arvore pavilhão ou tenha matriculado outro Estado”.

Já através da alínea b) do art.º 1.º, define Jurisdição preferencial, como “[...] que, havendo concorrência de jurisdições das Partes relativamente a uma infração relevante, o Estado do pavilhão tem o direito de exercer a sua jurisdição, retirando à outra Parte a possibilidade de o fazer”.



O presente Tratado inscreve-se numa linha de recomendações consagradas na Convenção de Viena, promovendo uma cooperação e coordenação simétricas de direitos de representação, legitimando a intervenção dos navios de Estado em casos de suspeita fundada da prática de Tráfico.

Como referido no seu preâmbulo, o presente Tratado, revela uma consciencialização da grande incidência do Tráfico Ilícito de ESP pela via marítima, um desejo coordenado e colaborativo que faça face à repressão de tal ilícito, mas acima de tudo, que venha a revelar-se como um instrumento legal robusto e eficaz no combate a este tipo de Tráfico.

2.4. Síntese conclusiva

Do exposto, verifica-se que os três documentos legais abordados, revelam-se limitativos, mas complementares entre si. A Convenção de Montego Bay apresenta-se colaborativa, atenta e ciente, mas limitativa e ineficaz nas ações de repressão. A Convenção de Viena por um lado, vem quebrar alguns obstáculos jurídicos inerentes às liberdades do AM consagradas em Montego Bay, por outro, vem encorajar a celebração de Tratados que visem reforçar e intensificar os meios jurídicos eficazes de cooperação internacional relativos à repressão do Tráfico Ilícito de ESP em AM. Estes três instrumentos do Direito Internacional, constituem-se como três pilares dos quais se espera lograr a diminuição da incidência deste ilícito por via marítima.

Com base nas abordagens efetuadas, procurou-se obter resposta à QD2.



3. A Complementaridade, Cooperação e Coordenação no Emprego de Meios

3.1. Cooperação bilateral entre a Polícia Judiciária e a Marinha Portuguesa

Celebrado em Lisboa em 24 de julho de 2003, o protocolo de cooperação entre a Polícia Judiciária e a Marinha Portuguesa, consagra da sua 1.^a cláusula “[...] a finalidade de estabelecer as bases de cooperação e articulação entre a Polícia Judiciária e a Marinha Portuguesa, no combate à criminalidade, num quadro de respeito pela natureza orgânica e competências legais das duas instituições”.

Conforme referido por V. Ananias (entrevista presencial, 14 de novembro de 2018), “[...] o presente protocolo constitui-se como um mecanismo cooperativo essencial a um desenvolvimento célere das operações conjuntas entre a Polícia Judiciária e a Marinha Portuguesa, contribuindo eficazmente para o estabelecimento de um modelo de excelência em toda a Europa”.

O modelo cooperativo entre a Polícia Judiciária e a Marinha Portuguesa, assenta numa base de respeito pelas competências das partes. A Marinha Portuguesa na sua área de atuação, consagrada pelo n.º 5 do art.º 11.º da Convenção de Montego Bay, que determina que a perseguição a navio de pavilhão estrangeiro, é exercida por navios de guerra, assegurando o acompanhamento militar na intervenção garantindo a segurança da operação. A Polícia Judiciária na sua competência de investigação criminal, através do recurso ao art.º 17.º da Convenção de Viena, garante a extensão de intervenção penal a bordo de navio de pavilhão estrangeiro.

Nas palavras de V. Ananias (*op. cit.*), “[...] as potencialidades do modelo cooperativo baseiam-se no respeito mútuo entre entidades e pelo manifesto conhecimento das áreas de competência interventiva de ambos, garantindo uma efetiva e eficiente otimização de recursos.” Às palavras de V. Ananias (*op. cit.*), associam-se as de J. P. M. Galocha (entrevista presencial, 03 de janeiro de 2019), que reafirma o forte entendimento entre entidades, “[...] a articulação e complementaridade entre instituições em função das competências e dos meios de intervenção que cada uma dispõe, são o exemplo das potencialidades que devem ser continuamente fomentadas”, porém considera que a falta de informação ao nível operacional, condiciona fortemente o produto resultante do seu tratamento e análise, podendo a Marinha Portuguesa no Centro de Operações Marítimas (COMAR), manter uma permanente caracterização e avaliação das dinâmicas criminais em ambiente marítimo.



J. P. M. Galocha (*op. cit.*) e V. Ananias (*op. cit.*) apresentam abordagens semelhantes ao modelo corporativo entre as entidades que representam, a articulação e complementaridade das áreas de competência interventiva entre a Marinha Portuguesa e a Polícia Judiciária, constituem-se como a melhor forma de assegurar as condições necessárias para efetuar operações conjuntas, garantindo uma adaptação eficiente face à evolução e expansão do crime organizado nesta componente. Contudo, J. P. M. Galocha (*op. cit.*), refere que a Marinha Portuguesa através do seu Centro Operacional – COMAR, poderá contribuir de forma mais eficiente para o combate ao Tráfico, gerando mais informação operacional, comunicando-a posteriormente à Polícia Judiciária para um eventual tratamento e análise, a falta de informação de nível operacional tem condicionado esta abordagem.

Com base nas semelhanças de abordagem ao modelo cooperativo entre entidades, é impossível negar o firme propósito de manter e privilegiar boas relações entre a Marinha Portuguesa e a Polícia Judiciária. Um modo articulado e cooperativo que privilegia as competências e os meios de intervenção das partes, exemplo de uma forte evidência na otimização de recursos, materializando-se em ações operacionais colaborativas de elevado sucesso nas intervenções levadas a cabo em AM.

3.2. O papel do *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics*

O *Maritime Analysis and Operations Centre-Narcotics* (MAOC-N), sediado em Lisboa nasce através da celebração de um acordo¹⁰ de cooperação entre Portugal, Espanha, Irlanda, França, Itália, Países Baixos e Reino Unido e é cofinanciado pelo Fundo de Segurança da União Europeia. O seu *staff* é composto por Oficiais de ligação representantes das autoridades policiais, alfandegárias, militares e marítimas dos países europeus participantes, bem como por um observador permanente dos Estados Unidos através da *Drug Enforcement Administration*. Conta ainda com a participação de várias entidades observadoras, entre elas a UNODC, a Comissão Europeia, a *European Police Office* (EUROPOL), o *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction* (EMCDDA), o *European External Action Service* (EEAS), da *European Union's Judicial Cooperation Unit* (EUROJUST) e da FRONTEX¹¹.

O MAOC-N, tem a sua atividade centrada numa base cooperativa e numa forte partilha de informação. Constitui-se como um centro de fusão e análise de informação relevante no

¹⁰ Assinado em Lisboa em 30 de setembro de 2007. Aprovado por Resolução da Assembleia da República N.º 2/2009. (Diário da República N.º 22/2000, Série I-A de 02 de fevereiro de 2009).

¹¹ Fonte MAOC-N, <https://maoc.eu/>



combate ao Tráfico Ilícito de ESP em AM. Tem como principal missão o apoio na luta da Europa contra o tráfico de drogas no domínio marítimo do Atlântico e do Mediterrâneo.

Para J. Ferreira (entrevista presencial, 31 de outubro de 2018) e C. Grijó (entrevista presencial, 31 de outubro de 2018), a relação com a Marinha Portuguesa é muito boa privilegiando um *modus operandi*¹² com base nos oficiais de ligação das várias entidades que compõem o MAOC-N. Reforçando as boas relações com a Marinha Portuguesa, J. P. M. Galocha (*op. cit.*), aponta ainda, a existência de uma excelente articulação no sentido de apoiar a execução operacional das intervenções em AM. Contudo, e conforme citado anteriormente, a falta de informação ao nível operacional, relacionada com o tratamento e análise de informação que pode permitir à Marinha Portuguesa, manter uma permanente caracterização e avaliação das dinâmicas criminais em ambiente marítimo, constitui-se como um dos aspetos a melhorar.

Mesmo considerando uma boa articulação entre a Marinha Portuguesa e o MAOC-N, é evidente a existência de uma margem de crescimento no modo e na eficácia da partilha da informação. Sendo o MAOC-N um centro de excelência de recolha, fusão, tratamento e análise de informação de considerável interesse, a Marinha Portuguesa ao invés da Polícia Judiciária poderá ter no MAOC-N a presença de um oficial de ligação permanente que potencie uma melhor gestão da informação que se julgue adequada aos interesses das partes.

3.3. Processo Penal: Prazo máximo após detenção

O Código de Processo Penal, estabelece no n.º 1 do seu art.º 141.º, que:

O arguido detido que não deva de ser de imediato julgado é interrogado pelo juiz de instrução, no prazo máximo de quarenta e oito horas após detenção, logo que lhe for presente com a indicação circunstanciada dos motivos da detenção e das provas que a fundamentam.

A aplicabilidade desta medida em ambiente marítimo, nomeadamente em AM, poderá revelar-se como um fator determinante no sucesso das ações levadas a cabo neste espaço. Como visto anteriormente, na abordagem conceitual da Convenção de Montego Bay ao Tráfico Ilícito de ESP, o AM é fixado a partir do limite exterior do MT estendendo-se até ao MT de um qualquer outro Estado. Das lições aprendidas em anteriores operações, estima-se que para além das 100 NM o planeamento da missão possa ser fortemente condicionado. As condições meteorológicas, a distância a terra, o efeito surpresa e naturalmente o período da

¹² Expressão em Latim que significa: modo de operar, modo de atuar



abordagem, aos quais adicionamos a dependência legal considerando o período para o primeiro interrogatório de arguido detido, são fatores evidentes do condicionamento da repressão deste tipo de ilícito em AM.

Conforme referido por J. P. M. Galocha (*op. cit.*), “[...] as limitações operacionais em ambiente marítimo são enormes, porque as 48 horas começam a contar após o início da ação da abordagem, podendo o período contado desde o início do acompanhamento até ao porto de destino, ter uma duração de entre as 10 e 12 horas [...]” a este fator acrescem ainda “[...] as condições meteorológicas que podem não deixar o navio navegar a velocidades adequadas para uma chegada a porto em tempo e os locais das operações são sempre afastados de costa[...]” J. P. M. Galocha (*op. cit.*).

Já V. Ananias (*op. cit.*), complementa os conceitos anteriores, referindo os exemplos de França e Espanha, “[...] onde se encontra presente, um regime de disposição das autoridades para diligências até setenta e duas horas, o que confere uma detenção figurativa dando uma margem de manobra confortável para a efetivação da detenção.”

Como ficou evidenciado nas abordagens anteriores, 48 horas para o primeiro interrogatório de arguido detido, poderá ser um fator determinante para o sucesso de algumas operações em AM. Importa, pois, reconhecer a necessidade de sensibilização das autoridades competentes para a necessidade da adaptabilidade destes pressupostos em AM.

Naturalmente que teremos de considerar a complexidade da questão, por um lado, o Código de Processo Penal é apontado por muitos como um elemento de conflito com os direitos fundamentais, por outro, o Direito do Mar é num quadro legal, um instrumento alheio à generalidade da comunidade jurídica. Em suma, a fundamentação da alteração a estes pressupostos, não pode colocar em causa os direitos fundamentais, mas também tem de prever a sua adaptabilidade em AM. Cabe assim às entidades competentes, estudar a necessidade da alteração do quadro em vigor, e caso se ache justificável, promover através de um impulso legislativo, a elaboração de alternativa coerente e proporcional baseada numa sólida conjugação entre os direitos fundamentais e o Processo Penal.

3.4. Síntese conclusiva

Mesmo que consideremos eventuais diferenças de abordagem, o facto é que as entidades envolvidas revelam uma grande maturidade cooperativa. A evidência de um *modus operandi* que privilegia as competências e os meios de intervenção das partes, dão



lugar a uma eficiente otimização de recursos, materializando-se em ações operacionais conjuntas de elevado sucesso levadas a cabo em AM.

Ficou evidenciada, a necessidade de criação de um mecanismo que facilite e privilegie a informação de nível operacional. Nas palavras de J. P. M. Galocha (*op. cit.*), são identificadas as necessidades da Marinha Portuguesa, em manter uma permanente caracterização e avaliação das dinâmicas criminais em ambiente marítimo, mas para isso terá de ser acautelado o tratamento e análise de informação operacional relevante.

Numa abordagem necessária ao Código de Processo Penal, nomeadamente ao que este consagra para o período previsto para o primeiro interrogatório de arguido detido – 48 horas, resulta a necessidade de apreciação do quadro legal em vigor, e caso fique justificada a necessidade da sua adequabilidade ao AM, promover através de um impulso legislativo, a elaboração de alternativa coerente e proporcional baseada numa sólida conjugação entre os direitos fundamentais e o Processo Penal.

Do exposto, considera-se ter obtido resposta à QD3.



Conclusões

A investigação decorreu com o firme propósito de abordar o panorama atual do Tráfico Ilícito de ESP em AM, que se constitui como uma ameaça para a saúde individual dos povos, com efeitos nocivos ao desenvolvimento económico e social dos Estados sociais.

A metodologia de raciocínio partiu do método indutivo, seguindo uma operação mental tendo sido tomado como ponto de partida, a observação particular do panorama atual do Tráfico Ilícito de ESP em AM, com enfoque no papel da Marinha Portuguesa nas ações de repressão. Baseado numa natureza descritiva, adotou-se uma estratégia qualitativa, focada no estudo de caso que assentou na recolha de informação determinada pela consulta e análise de documentação de referência e entrevistas semiestruturadas, pretendendo-se assim, alcançar um entendimento mais profundo e subjetivo do Tráfico Ilícito de ESP em AM.

Atendendo aos fins propostos, o presente trabalho de investigação é composto por uma introdução que contempla a apresentação do tema e justificação da investigação, delimitação e conseqüentemente Objeto de Estudo. Contempla ainda o OG e três OE e na sequência dos objetivos propostos, definiu-se uma QC, da qual foram deduzidas três QD. Finaliza com uma breve descrição das fases em que decorreu o processo metodológico.

O corpo da investigação, compôs-se por três capítulos com objetivos claros, culminando numa conclusão, onde se apresenta a avaliação derradeira dos resultados obtidos, contributos para o conhecimento, recomendações, as limitações da investigação e aberturas para futuras pesquisas.

Assim, no primeiro capítulo foi caracterizado o atual panorama do Tráfico Ilícito de ESP em AM, abordando-se a sua amplitude e difusão, confirmando este ilícito como uma ameaça à economia dos Estados. Ficou patente que o comércio pela via marítima tem revelado uma grande capacidade de adaptação, conseguindo ultrapassar os reflexos da globalização e conseqüentemente os novos meios de transações comerciais, razão pela qual se reafirma como um elemento estratégico fundamental no crescimento económico dos Estados.

Seguidamente, o segundo capítulo apresenta-se com o firme propósito de analisar o enquadramento legal e sua aplicação na repressão do Tráfico Ilícito de ESP em AM, constituindo o OE2 desta investigação. Nesse sentido, foi efetuada uma abordagem às Convenções de Montego Bay e de Viena e finalmente ao Tratado celebrado entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a repressão do Tráfico Ilícito de Droga no Mar.



Com base nas diferentes abordagens legais, verificou-se que os três documentos legais abordados se revelam limitativos, mas complementares entre si. A Convenção de Montego Bay é sem dúvida bem apelidada da “Constituição dos Mares”, no tratamento do ilícito em estudo apresenta-se colaborativa, atenta e ciente, mas limitativa e ineficaz nas ações de repressão. Já a Convenção de Viena se destaca e complementa a anterior, por um lado, quebra alguns obstáculos jurídicos inerentes às liberdades do AM consagradas em Montego Bay, por outro, vem encorajar a celebração de Tratados que visem reforçar e intensificar os meios jurídicos eficazes de cooperação internacional relativos à repressão do Tráfico Ilícito de ESP em AM. Respondendo à QD2 “Que enquadramento legal confere aos Estados legitimidade para reprimir o Tráfico Ilícito de ESP em AM?”, numa abordagem delimitada espacialmente ao modelo nacional, podemos concluir que os três instrumentos estudados, constituem-se como três pilares fundamentais do Direito Internacional, dos quais se espera lograr a diminuição da incidência deste ilícito por via marítima.

Já no terceiro capítulo e indo de encontro ao propósito de identificar o modelo de ação a seguir por forma a reprimir o Tráfico Ilícito de ESP em AM, que constitui o OE3, abordou-se a complementaridade, cooperação e coordenação no emprego de meios, com enfoque no modelo de cooperação bilateral entre a Polícia Judiciária e a Marinha Portuguesa, uma referência ao papel desempenhado pelo MAOC-N, culminando com uma abordagem ao prazo consagrado pelo Código de Processo Penal no n.º 1 do seu art.º 141.º, para o primeiro interrogatório de arguido detido – 48 horas.

Conforme apurado, e por forma a responder à QD3 “Que modelo de ação deverão adotar os Estados para reprimir eficientemente o Tráfico Ilícito de ESP em AM?”, o modelo de ação deve privilegiar as competências e os meios de intervenção das partes, dando lugar a uma eficiente otimização de recursos, materializando-se em ações operacionais conjuntas de elevado sucesso. Prever um mecanismo cooperativo que promova a partilha de informação ao nível operacional, nomeadamente J. P. M. Galocha (*op. cit.*), identificou a necessidade da Marinha Portuguesa em manter uma permanente caracterização e avaliação das dinâmicas criminais em ambiente marítimo, mas para isso terá de ser acautelado o tratamento e análise de informação operacional relevante.

Entretanto em prol do sucesso de certo tipo de ações levadas a cabo em AM, não podemos deixar de registar a necessidade de promover um sólido impulso jurídico, que por um lado consagre a articulação do processo penal com os direitos fundamentais e que por



outro consiga fazer face ao atual período consagrado pelo Código de Processo Penal para o primeiro interrogatório de arguido detido.

Concretizados os OE e respondidas as QD, é agora possível concretizar uma resposta à Questão Central, “De que forma poderão os Estados reprimir o Tráfico Ilícito de ESP em AM?”, assim e de acordo com o presente estudo, considera-se que uma forma efetiva de prevenção e repressão deste Ilícito, passa inequivocamente pelo firme interesse dos Estados na adoção de modelos cooperativos, que privilegiem as competências e a coordenação de meios de intervenção das partes, promovendo uma eficiente otimização de recursos, que a par de uma forte presença naval, lograrão alcançar a diminuição da incidência deste ilícito.

Em suma, conclui-se, que o Tráfico Ilícito de EST é considerado como uma das práticas mais dinâmicas e adaptativas em AM, constituindo-se cada vez mais como uma ameaça global à sociedade e economia dos Estados.

A abordagem ao quadro legal em vigor, reafirma o propósito de que a celebração de convenções, tratados e protocolos fomenta a complementaridade, cooperação e coordenação entre Estados, tornando evidente que uma efetiva repressão a todo um conjunto de atividades que integram o crime organizado, terá de passar fundamentalmente pelo reforço de uma presença eficaz em AM, pela continuidade de uma coordenada cooperação evolutiva entre Estados, privilegiando as competências e os meios de intervenção das partes, e que a par de uma adaptação proporcional de um quadro jurídico ao AM, constituam por si só um fator preponderante na diminuição da incidência do Tráfico Ilícito de ESP em AM.

Em termos gerais o presente trabalho de investigação, vem contribuir para aprofundar o conhecimento do panorama atual do Tráfico Ilícito de ESP em AM, caracterizando um dos caminhos para o reprimir.

Indiretamente, acaba também, por contribuir para identificar a necessidade sentida pela Marinha Portuguesa na obtenção de informação ao nível operacional, permitindo-lhe, manter uma permanente caracterização e avaliação das dinâmicas criminais em ambiente marítimo.

Contribuiu ainda, para “relançar” a problemática em torno do Código de Processo Penal, nomeadamente, no período que este define para primeiro interrogatório de arguido detido.

Esta investigação aborda o tema “A Criminalidade e Ilícitos em Alto Mar. Complementaridade e Coordenação no Emprego de Meios e Uso da Força”, a delimitação temática e espacial em que decorre, é fortemente limitativa na abordagem ao tema - “Uso da



Força”. Facto é, que o próprio se constitui por si só, por um lado, como um tema extremamente abrangente, por outro, bastante limitativo. Nesse contexto, considera-se que em próximas pesquisas, se revela de elevada importância, o estudo do enquadramento jurídico no emprego da força em ações no AM.



Bibliografia

(04 de janeiro de 2019). Obtido de <https://maoc.eu/>: <https://maoc.eu/>

Alexandre, A. M. (2018). FAV N.º 1. Lisboa: IUM.

Amolly, A. V. (2011). Boletim Ensino | Investigação, N.º 10. Lisboa.

Convenção de Montego Bay ou Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), Montego Bay, 10 de dezembro de 1982. Aprovada por Resolução da Assembleia da República N.º 29/91, de 06 de setembro de 1991. Ratificada por Decreto do Presidente da República N.º 45/91. (Diário da República N.º 205/1991, Série I-A de 06 de setembro de 1991).

Convenção de Viena ou Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas, Viena, 19 de dezembro de 1988. Aprovada por Resolução da Assembleia da República N.º 29/91, de 06 de setembro de 1991. Ratificada por Decreto do Presidente da República N.º 45/91. (Diário da República N.º 205/1991, Série I-A de 06 de setembro de 1991).

Europeia, Comissão. (2017). Avaliação da aplicação da Estratégia da UE de Luta contra a Droga para o período 2013-2020 e da execução do Plano de Ação da UE contra a Droga para o período 2013-2016: necessidade de um plano de ação contra a droga para o período 2017-2020. Bruxelas.

Fachada, C. .. (2019). Regras e Normas de Autor no IUM. Lisboa: IUM.

IESM. (2018). Norma de Execução Permanente Académica INV 001. Lisboa: IUM.

IESM. (2018). Norma de Execução Permanente Académica INV 001. Lisboa: IUM.

Mahan, A. T. (1660-1783). *The Influence of Seapower on History*. Boston.

Rocha, A. S. (2010). *Direito Internacional do Mar e Tráfico Ilícito de Drogas*. Porto: Vida Económica.

Santos, L. A. (2016). *Cadernos do IESM N.º 8 - Orientações Metodológicas para a Elaboração de Trabalhos de Investigação*. (F. d. Editora, Ed.) Lisboa: IUM.

Silva, D. T. (2013). *Cadernos N.º 7 e N.º 8 - Repressão ao Narcotráfico, Cooperação Internacional e Crime Organizado*. Porto: Universidade Lusíada.

Tratado entre a República Portuguesa e o Reino de Espanha para a Repressão do Tráfico Ilícito de Droga no Mar. Aprovado por Resolução da Assembleia da República N.º 9/2000, de 18 de novembro de 1999. Ratificado por Decreto do Presidente da República N.º 2/2000.

UNODC, *United Nations Office on Drugs and Crime*. (2018). *World Drug Report*.



Apêndice A — Guião de Entrevista Semiestruturada

De que forma poderão os Estados reprimir o Tráfico Ilícito de ESP em Alto Mar?

1. Como caracteriza o atual panorama do Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas
2. Considerado por muitos, possível e alcançável a repressão do Narcotráfico, qual a sua opinião e quais os caminhos a seguir?
3. Como caracteriza o modelo cooperativo entre a Marinha Portuguesa e a organização que representa, lacunas e potencialidades?
4. O Código de Processo Penal, prevê no nº1 do seu art.º 141.º, 48 horas como período legalmente designado para o primeiro interrogatório de arguido detido. Que limitações operacionais vê neste período, como se tem contornado e qual seria o enquadramento legal que mais se adequaria a uma operação em AM?