Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna

Rafael António Paixim Vicente

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação Mestrado em Segurança Pública

XXXVI Curso de Formação de Oficiais de Polícia

(Im)Possibilidade de implementação de câmaras em viaturas policiais no contexto Jurídico Português: reflexões para o futuro

Orientadora:

Professora Doutora Maria João Escudeiro

Lisboa, 13 de maio de 2024

Rafael António Paixim Vicente

Aspirante a Oficial de Polícia

Dissertação de Mestrado em Segurança Pública

XXXVI Curso de Formação de Oficiais de Polícia

(Im)Possibilidade de implementação de câmaras em viaturas policiais no contexto Jurídico Português: reflexões para o futuro

Dissertação apresentada ao Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna com vista à obtenção do grau de mestre em Segurança Pública, elaborada sob a orientação da Professora Doutora Maria João Escudeiro.

Estabelecimento de Ensino:	Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna
Curso:	XXXVI CFOP
Orientadores:	Professora Doutora Maria João Escudeiro
Título:	(Im)Possibilidade de implementação de câmaras em viaturas policiais no contexto Jurídico Português: reflexões para o futuro
Autor:	Rafael António Paixim Vicente
Local de Edição:	Lisboa
Data de Edição:	13 de maio de 2024

Agradecimentos

A jornada até aqui foi repleta de altos e baixos, desafios enfrentados e valiosas lições aprendidas. A conclusão desta longa trajetória não teria sido possível sem o apoio e contribuição de todos aqueles que estiveram envolvidos, de uma forma ou de outra. Assim, gostaria de expressar a minha sincera gratidão a todos que tornaram possível alcançar este objetivo.

Primeiramente, um especial agradecimento aos meus pais, pelo apoio incansável, ao longo desta trajetória, sem vocês, a minha jornada não faria sentido algum e tenham a certeza de que estou muito grato por tudo aquilo que abdicaram para a felicidade do vosso filho.

Ao meu irmão Guilherme, obrigado por sempre estares disponível para me apoiar e ajudar, nos momentos mais difíceis.

A toda a minha família, pela motivação e ajuda durante toda esta jornada.

À Sra. Professora Maria João Escudeiro, por toda a disponibilidade e ajuda ao longo de toda a dissertação.

Agradeço ao meu curso, ao 36.º CFOP, por todas a experiências, sejam elas boas ou más, que passamos juntos ao longo destes 5 anos.

Ao Pedro Martins, por todos os aprendizados, conselhos e correções, ao longo deste percurso no ISCPSI. Espero que esta amizade perdure por muitos mais anos.

Ao Guilherme Vaz, por ter sido uma peça fundamental para a conclusão desta importantíssima etapa e jornada nas nossas vidas.

Ao Tiago Pinto, que esteve comigo desde os testes físicos para entrar no instituto, até ao fim deste longo e cansativo percurso. Levo comigo as memórias e experiências que vivenciamos juntos.

Ao Francisco Guimarães, o nosso eterno “29”, um obrigado especial, por tudo o que fizeste por mim e por teres sido uma figura paterna, dentro do ISCPSI.

Um agradecimento especial aos agentes Alves, Márcio e Perfeito, por estarem sempre presentes e disponíveis para me auxiliar e por olharem para mim como um igual. Obrigado do fundo do coração, vou ter saudades.

Ao efetivo da 34º esquadra, nos olivais, um obrigado por terem contribuído para a minha evolução pessoal e profissional, na primeira parte do meu estágio prático.

Ao efetivo da 90º esquadra, Vila Franca de Xira, em especial à subcomissário Francisca Silva, um grande agradecimento pelos momentos proporcionados pela 2º fase do estágio prático.

Ao meu grupo de amigos da terra por terem facilitado este percurso através de todos os momentos passados e apoio incansável.

Por fim ao Grupo Desportivo de Pontével, um obrigado por contribuírem para o meu desenvolvimento pessoal e estarem dispostos para me auxiliarem sempre que necessário.

A todos, o meu muito obrigado!

Resumo

As novas tecnologias proporcionaram uma mudança radical, no que diz respeito à operacionalidade dos agentes das forças e serviços de segurança. Nos Estados Unidos da América, tecnologias como as Body Worn Camera e as In-Car Camera Systems entraram na rotina da polícia e auxiliam os agentes no seu trabalho / missão. São várias as vantagens que este tipo de ferramenta tecnológica pode impactar, tanto positivamente, como também, alguns aspetos negativos da sua utilização, impacto no comportamento dos próprios agente, que usufruem destes dispositivos e também no comportamento dos cidadãos. Em Portugal, ainda não está prevista a implementação e utilização das In-Car Camera Systems, no entanto, através do estudo da Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro e do Decreto-Lei n.º 2/2023, de 2 de janeiro, juntamente com a demais legislação estrangeira (lei ENF-010, de 19 julho de 2023; Manual da *Metropolitan Nashville Police Department* de 2023 e lei 1140.11 – "Mobile Video Recording Systems" de 14 de fevereiro de 2024), será analisada a possibilidade de inserir as In-Car Camera Systems no mesmo diploma que as CPUI, à semelhança do que acontece nos EUA. Será ainda abordado qual o impacto que as In-Car Camera Systems terão nos direitos fundamentais do cidadão.

Palavras-Chave: CPUI; Direitos fundamentais; Ferramenta tecnológica; Forças e serviços de serurança; In-Car Camera Systems

Abstract

New technologies have brought about a radical change in the way security forces and services operate. In the United States, technologies such as Body Worn Cameras and In-Car Camera Systems have entered the police routine and help officers in their work/mission. There are several advantages that this type of technological tool can have, both positively and in terms of the negative aspects of its use, impacting on the behaviour of the officers themselves who use these devices and also on the behaviour of citizens. In Portugal, the implementation and use of In-Car Camera Systems is not yet planned, however, through the study of Law no. 95/2021, of 29 December and Decree-Law no. 2/2023, of 2 January, together with other foreign legislation (law ENF-010, of 19 July 2023; Metropolitan Nashville Police Department Manual of 2023 and law 1140. 11 - 'Mobile Video Recording Systems' of 14 February 2024), the possibility of including In-Car Camera Systems in the same legislation as CPUI will be analysed, as is the case in the USA. The impact that In-Car Camera Systems will have on citizens' fundamental rights will also be analysed.

Key-Words: CPUI; Fundamental rights; In-Car Camera Systems; Security forces and services; Technological tool

Lista de abreviaturas, Siglas e Acrónimos

Art.- Artigo

BIU- Body Worn Camera/In-Car Camera System Unit

BWC- Body Worn Camera

CC- Código Civil

CCTV- Closed-Circuit Television

CJDD- Criminal Justice

CNPD- Comissão Nacional de Proteção de Dados

CP- Código Penal

CPA- Código Processo Administrativo

CPP- Código de Processo Penal

CPUI- Camaras Portáteis de Uso Individual

CRP- Constituição da República Portuguesa

DEMS- Sistema de gestão de provas digitais

DL- Decreto-Lei

DLG- Direitos, Liberdades e Garantias

FS- Forças de Segurança

FSS- Forças e Serviços de Segurança

GNR- Guarda Nacional Republicana

ICCS- In-Car Camera System

ISP- Indiana State Police

LER- Law Enforcement Recording

LERD- Law Enforcement Recording Device

MNPD- Metropolitan Nashville Police Department

MVSA- Administrador de Sistemas de Vídeo Móveis

N.º- Número

NIP- Número de identificação policial

NPP- Número de processo policial

NUIPC- Número único identificador de processo-crime

OPC- Órgãos de Polícia Criminal

PSP- Polícia de Segurança Pública

Índice

Agradecimentos i

Resumo iii

Abstract iv

Lista de abreviaturas, Siglas e Acrónimos v

Índice vii

Índice de Anexos x

Índice de Figuras xi

Introdução 1

Capítulo I – In-Car Camera Systems 4

1. Enquadramento 4

1.1. Potencialidades 6

1.1.1. Aumento da transparência na interação entre polícia e o cidadão 6

1.1.2. Possível impacto preventivo/dissuasor no comportamento dos cidadãos 7

1.1.3. Possível impacto no comportamento dos polícias 8

1.1.4. Utilização das filmagens como meio de prova 9

1.2. Limitações 10

1.2.1. Conflito com os Direitos, Liberdades e Garantias 11

1.2.2. Custo das In-Car Camera Systems 12

1.2.3. Dependência Excessiva 13

1.3. A utilização das In-Car Camera Systems no estrangeiro: Estados Unidos da América 14

Capítulo II – Enquadramento jurídico das In-Car Camera Systems (Direito Comparado). 18

2.1. Enquadramento jurídico das CPUI em Portugal 18

2.1.1. Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro 18

2.1.2. Decreto-Lei n.º 2/2023, de 02 de janeiro 20

2.2. Enquadramento jurídico das In-Car Camera Systems no estrangeiro (EUA) 25

2.2.1. Estado de Indiana 25

2.2.2. Estado de Tennesse 30

2.2.3. Estado de Florida 38

2.3. CPUI vs In-Car Camera Systems 42

2.3.1. Autorização 43

2.3.2. Utilização das In-Car Camera Systems 44

2.3.3. Gravação das In-Car Camera Systems 44

2.3.4. Armazenamento das gravações das In-Car Camera Systems 45

2.3.5. Acesso às gravações das In-Car Camera Systems 46

2.3.6. Acesso às gravações das In-Car Camera Systems 47

2.3.7. Sanções das In-Car Camera Systems 48

2.3.8. Possível implementação das In-Car Camera Systems 50

Capítulo III – Conflito de Direitos 52

3.1. Direitos Fundamentais 52

3.1.1. Direito à imagem 52

3.1.2. Direito à privacidade e reserva da intimidade da vida privada 53

3.1.3. Direito à segurança 56

Capítulo IV – Método 57

Capítulo V – Apresentação e discussão de resultados 59

5.1. Principais vantagens/potencialidade da utilização das In-Car Camera Systems pela PSP 59

5.2. Principais desafios/limitações da utilização das In-Car Camera Systems pela PSP 60

Capítulo VI – Conclusão 63

6.1. Confirmação dos objetivos 63

6.2. Resposta ao problema de investigação 66

6.3. Limitações ao estudo 67

6.4. Propostas para futuras investigações 68

Referências Bibliográficas 70

Legislação, Jurisprudência, Pareceres e Documentos internos da Polícia 74

Anexos 76

Índice de Anexos

Anexo A – In-Car Camera Systems……...……77

Índice de Figuras

Figura 1 – In-Car Camera Systems……77

Introdução

Atualmente vivemos num mundo em constante evolução, as alterações a nível da forma como as pessoas interagem, comunicam, se deslocam e vivem, mudou radicalmente, quando comparamos com os anos anteriores (Rossetti e Angeluci, 2021).

Estas alterações e evoluções, foram consequências do fenómeno social da globalização, que segundo a Comissão Mundial (cit in, Campos e Canavezes, 2007) "é um fenómeno complexo de muitas repercussões. Não é, por conseguinte, surpreendente que o termo globalização tenha adquirido numerosas conotações emocionais (...)." é então considerada como "uma força irresistível e benéfica que trará a prosperidade económica a todos os habitantes do mundo. No outro extremo, vê-se nela a fonte de todos os males contemporâneos."

Campos e Canavezes (2007), classificam a globalização como uma "crescente interligação e interdependência entre estados, organizações e indivíduos do mundo inteiro, não só na esfera das relações económicas, mas também ao nível da interação social e política."

Através deste fenómeno, surgiu aquilo que podemos chamar de avanço tecnológico, que veio moldar drasticamente a sociedade ao longo dos anos. Desde os primórdios da civilização humana, os avanços tecnológicos têm sido impulsionados pelo desejo de facilitar tarefas, superar desafios e melhorar a qualidade de vida. Ao longo das décadas e séculos, essa evolução tem sido marcada por momentos cruciais e inovações transformadoras em diversas áreas, como comunicação, transporte, medicina, indústria e entretenimento.

Este avanço tecnológico proporcionou uma revolução a nível de processos de segurança, favorecendo "a indústria da segurança, a qual se tem tornado mais sofisticada, eficaz e eficiente" Elias (2018, p.403).

Foi então necessário que as forças e serviços de segurança começassem a utilizar e recorrer mais à tecnologia que se encontra disponível. A própria instituição, tem vindo a adquirir recursos materiais que pretendem auxiliar todos os processos contribuindo para o melhor funcionamento e também para a manutenção da segurança e tranquilidade pública.

Hodiernamente, é possível verificar que a utilização de dispositivos de gravação, tais como as In-Car Camera Systems, têm um impacto extremamente importante para as polícias

estrangeiras, nomeadamente os Estados Unidos da América, que possuem o "título" de país impulsionador desta tecnologia.

As suas vantagens são inúmeras, tal como a possibilidade usar como meio de prova, todas as gravações captadas por estes dispositivos, para a resolução de processos criminais e contraordenacionais.

Segundo Sarmento (2013), uma pesquisa científica irá originar uma vasta panóplia de conhecimentos e competências, que posteriormente irão auxiliar o investigador por toda a sua investigação.

Desta forma, definimos um conjunto de objetivos que pretendemos atingir ao longo do processo investigativo. O objetivo principal deste trabalho irá focalizar-se na eventual possibilidade da PSP, conseguir implementar este dispositivo "In-Car Camera Systems" nas suas viaturas (Carros Patrulha), e enumeramos assim alguns objetivos específicos do nosso trabalho:

1) Identificar as principais potencialidades da utilização das In-Car Camera Systems;
2) Identificar as principais limitações da utilização das In-Car Camera Systems;
3) Identificar e analisar o conflito de direitos associados à utilização das In-Car Camera Systems;
4) Analisar a legislação inerente às In-Car Camera Systems, tendo em conta o atual regime jurídico das CPUI;
5) Analisar a admissibilidade da implementação das In-Car Camera Systems, por parte da PSP;
6) Formas de armazenamento das gravações efetuadas e gestão destaa base de dados.

Pretendendo responder aos principais objetivos colocados, no Capítulo I irá ser abordada uma contextualização das In-Car Camera Systems, referenciando quais são as suas potencialidades, limitações e uma breve abordagem sobre a forma como as In-Car Camera Systems são utilizadas nos Estados Unidos da América.

No Capítulo II, será abordado o enquadramento jurídico das In-Car Cameras Systems, referenciando legislação portuguesa, como o DL n.º 2/2023, de 02 de janeiro (referente às CPUI), e legislação referente a três dos 50 estados, dos Estados Unidos da América.

Posteriormente, no Capítulo III, serão abordados os direitos que possivelmente, entraram em conflito com a utilização das In-Car Camera Systems, entre eles: o direito à imagem; o direito à privacidade e reserva da vida privada; e o direito à segurança.

Relativamente ao Capítulo IV, será analisado o método que consiste numa pesquisa jurídica, tentando adquirir todos os conhecimentos através da análise de legislação, jurisprudência e doutrina.

O Capítulo V, tem no seu conteúdo a apresentação de resultado, onde tentaremos analisar o conteúdo estudado ao longo de toda a elaboração do estudo.

Para finalizar a dissertação, no último Capítulo, será feita uma suma de todos os conhecimentos adquiridos e tentaremos concluir o estudo, através da resposta a aos objetivos propostos inicialmente, resposta à pergunta de partida e perguntas derivadas, elencar as limitações presentes neste estudo e por fim um conjunto de propostas para futuras investigações.

Capítulo I – In-Car Camera Systems

1. Enquadramento

As "In-Car Camera Systems", "Dash Cam" ou "Dashboard Camera", são termos em inglês para câmara de painel ou câmara veicular, em que consiste numa câmara de vídeo, alojada no interior do veículo, com a função de possibilitar a captação de imagens, vídeos e som, ao longo de todo o percurso que o veículo percorrer, contendo várias funcionalidades, nomeadamente: estabilizador de imagem, visão noturna, alta resolução, eixo de rotação, armazenamento volumoso (Cobli, 2022).

As In-Car Camera Systems surgiram nos anos 60, no Estado de Connecticut, numa tentativa, efetuada pela polícia, de instalar uma câmara e um gravador, no interior de um carro patrulha. Esta experiência demonstrou que a gravação de vídeo poderia vir a ter um grande impacto para as operações de patrulhamento, por parte da polícia. A partir deste momento este dispositivo tornou-se gradualmente cada vez mais popular ao longo dos tempos (United States Department of Justice, 2004).

Um dos países impulsionadores da utilização das câmaras implementadas no interior das viaturas, foi a Rússia, que em 2009 autorizou a utilização, por parte dos cidadãos, das In-Car Camera Systems nos seus veículos, devido à quantidade crescente de fraudes de seguros e de corrupção policial cometidas no país.

Em virtude da crescente popularidade das In-Car Camera Systems, vários condutores de todo o mundo, começaram a aperceber-se da utilidade e importância desta nova ferramenta tecnológica para o combate à fraude e à má atuação policial. Em 2013, foi o ano em que o Reino Unido e os Estados Unidos da América começaram a entrar nesta corrida para adquirir a tão falada In-Car Camera Systems (United States Department of Justice, 2004).

Atualmente, a polícia com mais impacto, ao nível da utilização das câmaras de viatura, é os Estados Unidos da América, que aplicam esta tecnologia às operações de patrulha, tentado salvaguardar todos os lados, tanto o cidadão, como o agente das forças de segurança, mostrando de forma transparente toda a ocorrência, sem haver possibilidade de

se verificarem falsos testemunhos, uma vez que, existe uma gravação que serve como meio de prova para qualquer eventualidade. (United States Department of Justice, 2004).

Em Portugal já se encontram em implementação a utilização das CPUI, que consistem em câmaras de vídeo, de pequeno porte, utilizadas na farda que efetuam a gravação de imagem e/ou som, no entanto consideramos que a implementação da In-Car Camera Systems, na viatura policial, poderia ser uma boa aposta, numa vertente de colmatar as possíveis lacunas das "Body Cams", tais como intervenções corpo a corpo, e assegurar a responsabilização dos polícias, reduzir a violência, tanto do cidadão como dos polícias, e aumentar a cooperação do cidadão com a polícia.

Existem inúmeros países que fazem uso desta ferramenta tecnológica, no entanto, entre eles os mais relevantes são os Estados Unidos da América, Reino Unido, Canadá, Austrália e Coreia do Sul.

As novas tecnologias e ferramentas, vieram acrescentar uma maior eficácia e eficiência às Forças de segurança (FS), como também aumentar a qualidade do serviço oferecido pelas mesmas (Albuquerque, 2022).

As In-Car Camera Systems, englobam uma panóplia de utilidades que visam a reforçar o trabalho dos polícias, entre elas temos:

1) Registo de Incidentes: As In-Car Camera Systems, são usadas para registar incidentes e interações com o público durante o patrulhamento, isso inclui situações de trânsito, abordagens a suspeitos, seguimentos de veículos, entre outras situações da operacionalidade dos policias. As gravações podem servir como evidências cruciais em investigações criminais e processos judiciais;

2) Proteção para os polícias e cidadãos: esta ferramenta pode proteger tanto os OPCs quanto os cidadãos envolvidos em interações com a polícia, uma vez que existe uma gravação que pode ajudar a esclarecer o que aconteceu durante uma abordagem, minimizando mal-entendidos e alegações infundadas;

3) Treino e Avaliação: As gravações das In-Car Camera Systems podem ser utilizadas para fins de treino e avaliação de desempenho, onde os superiores hierárquicos e formadores poderão analisar o comportamento e as táticas dos

agentes, durante as interações com o público e usar as gravações como uma ferramenta de formação;

4) Comportamento dos Condutores: As In-Car Camera Systems também podem ser usadas para monitorizar o comportamento dos motoristas dos veículos policiais, incentivando assim a um cumprimento das leis de trânsito e uma condução segura durante o serviço;

5) Prevenção de Comportamentos Inadequados: Uma vez que os polícias sabem que existe uma ferramenta de gravação dentro das viaturas policiais, esta pode servir como meio dissuasor de comportamentos inadequados ou não éticos por parte dos mesmos, promovendo assim a conformidade com os padrões profissionais.

1.1. Potencialidades

1.1.1. Aumento da transparência na interação entre polícia e o cidadão

A Polícia de Segurança Pública (PSP), por ser uma FSS, tem um papel preponderante no combate à criminalidade, segundo o artigo 272º da CRP, a polícia tem como missão assegurar a legalidade democrática, garantir a segurança interna e os direitos dos cidadãos, nos termos da Constituição e da lei.

Segundo Alves (2016), o fundamento de toda a intervenção policial advém da legitimidade, uma vez que o autor refere que, para agir, a polícia necessita de estar legitimada para o fazer.

A lei estabelece que a atuação das forças policiais deve ser regida pelo respeito pelos direitos fundamentais dos cidadãos e pelos princípios da legalidade, ou seja, a atuação dos agentes deve estar estritamente alinhada com as leis e regulamentos vigentes, garantindo que todas as ações sejam realizadas dentro dos limites legais e de forma transparente, tal como prevê o artigo 3º, do CPA e artigo 266º, da CRP. O princípio da proporcionalidade (artigo 7º, do CPA e artigo 18º, da CRP), onde as ações dos polícias devem ser proporcionais e necessárias em relação ao objetivo pretendido, evitando o uso excessivo da força. Princípio

da imparcialidade (artigo 9º, do CPA e artigo 266º, da CRP), as ações devem ser concretizadas de forma neutra e objetiva, sem favorecimentos ou preconceitos, garantindo que todas as pessoas sejam tratadas de forma justa e igual perante a lei, independentemente de sua origem, raça, sexo, religião, opinião política ou qualquer outra característica pessoal.

Posto isto, a polícia em Portugal deve agir dentro dos limites da lei, garantindo que as suas ações sejam justas, equitativas e respeitem os direitos individuais de todos os cidadãos.

Contudo, apesar de existirem vários diplomas e legislação que regem a atuação policial, ainda assim, existe de uma certa desconfiança por parte do cidadão, no que concerne à atuação policial, desconfiança essa que gera um debate referente à transparência das suas atuações / intervenções.

Uma forma de contribuir para resolver esta situação, sendo esta uma das mais valias destas câmaras, é munir as forças de segurança de ferramentas que beneficiem a transparência, tais como o uso de aparelhos/ferramentas, onde o seu objetivo principal seja a obtenção de provas claras e fidedignas, através da captura de imagem, vídeo e som, tais como as In-Car Camera Systems e as Body Cams.

As In-Car Camera Systems ajudam a aumentar a transparência mostrando uma imagem imparcial das interações entre a polícia e os cidadãos. Essas gravações fornecem um registo claro e detalhado dos eventos, o que permite uma revisão precisa das ações do polícia e das circunstâncias circundantes numa situação específica.

1.1.2. Possível impacto preventivo/dissuasor no comportamento dos cidadãos

Tal como as "Body Cams" ou CPUI (câmaras portáteis de uso individual), as In-Car Cameras Systems influenciam no comportamento que os cidadãos vão ter, aquando de uma interação policial. Segundo Ariel (2016), as pessoas tendem a moderar o seu comportamento quando sabem que estão a ser filmadas, devido à consciência de que as suas ações podem ser imputadas e punidas.

Além do número de detenções efetuadas, a proatividade policial também envolve outras medidas quantitativas, destacadas em vários estudos referentes à temática, a utilização

das CPUI e das In-Car Camera Systems pode estar relacionada ao aumento da transparência e legitimidade policial, influenciando assim a visão dos cidadãos sobre a confiabilidade e justiça da polícia. Isto pode levar a uma maior cooperação, por parte dos cidadãos, com as autoridades e a reportar menos incivilidades.

A presença de câmaras no interior das viaturas policiais tem um impacto significativo na decisão do cidadão durante as interações com a polícia. Estas câmaras, que gravam continuamente as atividades dentro e ao redor do veículo policial, exercem uma influência sobre o comportamento dos cidadãos de várias maneiras.

Primeiramente, a consciência de que as suas ações estão a ser gravadas pode condicionar os cidadãos a agir com mais cautela e moderação, durante as interações com os polícias. Sabendo que as suas palavras/ações irão ser documentadas, os cidadãos podem ser mais predispostos a seguir as instruções dos policias e a se comportar de maneira civilizada, reduzindo assim o potencial de confrontos ou conflitos durante a abordagem.

Além disso, a presença das câmaras no interior das viaturas policiais pode aumentar a confiança dos cidadãos nas autoridades. A transparência proporcionada pela gravação de vídeo das ações dos polícias, pode ajudar a garantir que os procedimentos sejam conduzidos de uma maneira justa e imparcial. Os cidadãos podem sentir-se mais seguros sabendo que há um registo objetivo das suas interações com a polícia, o que pode incentivar a uma maior cooperação e colaboração com as autoridades.

No entanto, é importante reconhecer que o impacto das In-Car Cameras Systems na decisão do cidadão pode variar dependendo do contexto e das circunstâncias da interação. Enquanto algumas pessoas podem sentir-se mais confortáveis e seguras sabendo que estão a ser gravadas, outras podem sentir-se intimidadas ou desconfortáveis com a presença das câmaras. Portanto, é essencial que as políticas de uso dessas tecnologias sejam cuidadosamente elaboradas e implementadas para garantir que promovam a segurança, a justiça e o respeito pelos direitos individuais dos cidadãos.

1.1.3. Possível impacto no comportamento dos polícias

A presença de câmaras no interior das viaturas policiais tem um impacto significativo na tomada de decisão dos policiais durante as suas atividades quotidianas. Essas câmaras,

que registam continuamente as interações e atividades dos policiais durante o patrulhamento e outras operações, afetam o comportamento dos agentes de várias maneiras. (Lum et al., 2019).

As In-Car Camera Systems podem servir como uma ferramenta de "prestação de contas" para as forças policiais, incentivando-os a aderir aos procedimentos operacionais padrão e a agir de acordo com as diretrizes éticas e legais. A consciência de que as suas ações estão a ser gravadas pode motivar os agentes a comportarem-se de maneira profissional e responsável em todos os momentos, sabendo que suas decisões serão sujeitas a escrutínio.

Além disso, as câmaras no interior das viaturas podem ajudar a melhorar a segurança dos mesmos durante o cumprimento das suas funções. Ao registar objetivamente as interações com o público e eventos que ocorrem ao redor do veículo, as câmaras podem fornecer evidências cruciais em caso de incidentes ou confrontos, ajudando a esclarecer desacatos e proteger os policiais de acusações falsas ou injustas.

No entanto, a presença das câmaras também pode gerar um certo nível de autoconsciência nos agentes, o que pode influenciar as suas decisões e ações. Alguns agentes das forças de segurança podem sentir-se mais pressionados a seguir procedimentos estritos e evitar comportamentos arriscados ou agressivos durante as interações com o público, enquanto outros podem sentir-se desconfortáveis ou inibidos pela presença das câmaras, o que iria retirar de certa forma a parte humana do trabalho policial, no sentido que serão obrigados a agir conforme a regra e ficam inibidos de poder fechar os olhos a certos incidentes. (Ariel et al., 2015)

No que concerne ao uso excessivo de força por parte dos agentes de autoridade, vários estudos apontam que os polícias, ao saberem que existem aparelhos como as In-Car Camera Systems, utilizam menos a força policial comparado com a policias que não detêm este tipo de tecnologias (Ariel et al., 2015).

1.1.4. Utilização das filmagens como meio de prova

Sem dúvida, que uma das maiores potencialidades do uso das In-Car Camera Systems é a forma como as imagens/vídeos captados através destes aparelhos, podem, posteriormente, ser utilizados como meio de prova.

Segundo o artigo 167º, do CPP, "as reproduções fotográficas, cinematográficas, fonográficas (…) só valem como prova dos factos ou coisas reproduzidas se não forem ilícitas", posto isto, é possível perceber a mais valia que as In-Car Camera Systems proporcionam como meio de prova.

O vídeo captado pelas câmaras pode ajudar a documentar as ocorrências e a natureza de vários tipos de crimes, reduzir o tempo total necessário para os OPCs preencherem todo o tipo de expediente a elaborar nos processos, comprovar as provas apresentadas e conduzir a um maior número de confissões por parte dos infratores (Chapman, 2019).

Tomando como exemplo as CPUI (câmaras portáteis de uso individual) e uma vez que as In-Car Camera Systems, são aparelhos semelhantes, é possível verificar-se uma mais valia, em assuntos respeitantes a obtenção de provas, segundo Coudert (2015) as gravações utilizadas por este tipo de aparelhos de gravação, vem trazer uma maior transparência da atuação policial, no entanto é necessário que estes dispositivos estejam preparados para suportar toda essa "responsabilidade".

Isto é, as In-Car Camera Systems necessitam de adquirir certas características bases, para exercer a sua função, nomeadamente, uma bateria duradora, evitando que existam gravações interrompidas, um registo na própria gravação relativamente à data e hora do evento gravado, ou mesmo a qualidade da imagem, uma vez que esta será de grande importância para a resolução de vários processos, é necessário que a imagem seja de qualidade (Coudert et al, 2015).

Neste sentido, a utilização desta ferramenta é de grande importância, visto que, poderá substituir o testemunho de alguns intervenientes, onde o mesmo seria baseado na memória de cada um e possivelmente poderia vir a ter a sua veracidade comprometida. Assim sendo, as provas obtidas através das In-Car Camera Systems seriam mais fidedignas.

1.2. Limitações

A utilização desta ferramenta tecnológica oferece uma panóplia de vantagens que auxiliam o trabalho operacional dos polícias, como comprovado nos pontos acima referenciados, no entanto, como qualquer outra ferramenta, acarreta algumas limitações.

1.2.1. Conflito com os Direitos, Liberdades e Garantias

Os Direitos, Liberdades e Garantias, na ótica de Canotilho (2003), são sobretudo, direitos que permitem uma maior defesa ao cidadão, isto é, através destes direitos é originada uma camada que permite a não agressão dos seus direitos, por parte de outrem. Os DLG, permitem ao cidadão opor-se às autoridades públicas ou mesmo a qualquer lei ordinária, desde que estas entrem em conflito com DLG.

O artigo 17.º da CRP, de epígrafe "Regime dos direitos, liberdades e garantias" menciona a existência de direitos de natureza análoga aos DLG, localizados sistematicamente fora do respetivo catálogo (artigos 24º ao 57º da CRP), entre eles o direito à imagem, direito à liberdade e à segurança, que terão um grande impacto para a análise desta dissertação.

Segundo o Relatório do Tribunal Constitucional (2021), qualquer restrição dos DLG, deverá cumprir certos "requisitos orgânico e formal de constar de uma lei aprovada pelo Parlamento ou de um decreto-lei emanado pelo Governo ao abrigo de uma lei de autorização parlamentar (artigo 165.º, n.º 1, alínea b) da CRP)." Contudo, esta restrição deverá respeitar as normas do artigo 18º da CRP.

Ao analisar o artigo 18º, da CRP, a restrição tem de respeitar igualmente os cinco requisitos materiais consagrados no artigo 18º, n.ºs 2 e 3, para as leis restritivas de direitos, liberdades e garantias: em primeiro, a existência de fundamento constitucional para a restrição; segundo o respeito pelo princípio da proporcionalidade; terceiro, o carácter geral e abstrato da restrição; quarto, a proibição de eficácia retroativa; e quinto a impossibilidade de diminuir a extensão e o alcance do conteúdo essencial deste direito.

Ainda no artigo 18º, da CRP, é possível verificar, no seu nº 1, que os preceitos constitucionais respeitantes aos DLG, são diretamente aplicáveis às entidades públicas e privadas.

Posto isto, se existir necessidade de restringir alguns dos DLG, é de extrema importância verificar os três princípios fundamentais para que ocorra, são esses: a adequação, onde será verificado se a norma restritiva é, de certa forma, apropriada para alcançar o resultado pretendido; a proporcionalidade, através deste princípio, é observado se

a restrição é considerada como justa, isto é, se o resultado pretendido não é obtido através de medidas desnecessárias; a necessidade, através deste principio, irá ser verificado se existe necessidade de interferir com os DLG, ou seja, se a sua restrição é a medida menos lesiva para o cidadão (Miranda & Silva, 2017).

As forças de segurança, encontram um grande desafio na implementação de novas tecnologias, uma vez que, este tipo de dispositivos (como as In-Car Camera Systems) colocam a grande incógnita no assunto de conflito com os DLG do cidadão, nesta ótica, é necessário perceber até que ponto é possível que exista uma restrição desses direitos, em prol da segurança do cidadão, garantindo assim um maior sentimento de segurança e combater a criminalidade.

1.2.2. Custo das In-Car Camera Systems

O fenómeno da globalização, segundo Campos e Canavezes (2007), consiste "na crescente interligação e interdependência entre estados, organizações e indivíduos do mundo inteiro, não só na esfera das relações económicas, mas também ao nível da interação social e política." Ou seja, com a ligação do mundo, acontecimentos em determinada região, terão significado e consequências em diferentes regiões do mundo.

Através deste fenómeno, surge o avanço tecnológico que proporcionou uma revolução, na forma de pensar, comunicar e interagir dos cidadãos. A criação de tecnologias que permitem auxiliar entidades públicas, privadas e indivíduos, teve um grande impacto na atualidade e desenvolvimento global (Rossetti e Angeluci, 2021).

No entanto, este avanço tecnológico não surgiu apenas para auxiliar as pessoas, a criminalidade também beneficiou deste avanço, criando novas ameaças e armas para espalhar as suas raízes pelo mundo (Rossetti e Angeluci, 2021). Crimes que já existiam, tiveram o seu modus operandi, alterado, como é o caso do bullying, que através da intervenção da internet, adotou uma nova forma de afetar a população (cyberbullying).

Posto isto, é de extrema importância que as Forças e Serviços de Segurança, também utilizem o avanço tecnológico para aumentar a segurança e tranquilidade pública. A adoção de dispositivos tecnológicos, por parte das FSS, é um papel fundamental para o combate contra a criminalidade.

Contundo, observando a realidade de Portugal, a aposta na implementação In-Car Camera Systems, enfrenta um grande desafio, uma vez que a adoção deste tipo de aparelhos tecnológicos custa valores significativos, que variam consoante o tipo de câmara que se pretende adquirir.

Existem um conjunto variado de câmaras no mercado, onde as suas características irão impactar fortemente no custo de adquirição das mesmas, nomeadamente, o peso e tamanho do dispositivo, a bateria (duração e processo de carregamento), qualidade do vídeo captado (quanto maior a definição, mais caro), sistema de visão noturna, capacidade de armazenamento e modo de espera. Contudo, também é necessário ter em conta todo o custo de manutenção e preservação destes dispositivos tecnológicos.

Observando a realidade de Portugal, seria espectável que a implementação deste tipo de dispositivos venha a ser concretizada através de auxílios externos, isto é, eventualmente através de fundos europeus, permitindo que Portugal investa na aquisição desta tecnologia, situação que também se verificou com a implementação / aquisição das CPUI.

Outra opção, passaria por elaborar um projeto piloto, onde a aquisição das In-Car Camera Systems, seria controlada e minimizada, em relação ao custo das mesmas, possibilitando assim, as Forças e Serviços de Segurança, em Portugal, testarem as In-Car Camera Systems, em determinadas zonas do seu território, tendo em consideração a sua maior utilidade.

Com a implementação do projeto piloto as FFS, poderiam avaliar os prós e contras, da implementação deste aparelho tecnológico, no combate à criminalidade e mantendo o sentimento de segurança para os cidadãos, prevenindo também comportamentos ilícitos. Incidindo a sua implementação numa determinada área geográfica onde se verifique necessária a sua implementação, por exemplo em zonas onde o índice de criminalidade esteja mais elevado.

1.2.3. Dependência Excessiva

Um dos fatores que poderá impactar negativamente o trabalho dos policias é a dependência excessiva das In-Car Cameras Systems, dado que esta ferramenta vem, de certa

forma, revolucionar a sua função dos agentes de autoridade, é de extrema importância que a sua utilização seja efetuada de forma correta e eficaz, não devendo estar dependente dela.

É importante evitar que as Forças e Serviços de Segurança ao implementarem esta tecnologia, percam algumas aptidões a nível operacional, que fiquem puramente dependentes destas vias para solucionar os seus processos/problemas. Logo é significativamente importante evitar que os elementos se sintam impedidos de usar a sua discricionariedade e julgamento ao lidarem com situações complexas e dinâmicas, pelo facto de as suas ações se encontrarem a ser gravadas e, portanto, alvo de escrutínio permanente. Isto pode resultar numa abordagem mais rígida e inflexível em algumas situações, que consequentemente irá impedir os polícias, de se ajustar situações específicas.

Por outro prisma, a utilização destes dispositivos pode levar os policiais a confiarem em demasia nas câmaras para capturar evidências de crimes ou incidentes, que desenvolvem menos diligências, tomando menos atenção à realidade que presenciaram, ficando dependentes apenas da garantia de que os factos se encontram gravados nas In-Car Camera Systems. A utilização destes dispositivos nunca poderá gerar inércia por parte das autoridades, terão sempre de ser um auxílio, mas nunca uma substituição das suas ações.

Destarte, é imprescindível haver uma análise das mais valias, originadas pelas ferramentas tecnológicas e utilizá-las como um meio de auxílio para a função a desempenhar, e não como meio de substituir todo o trabalho necessário.

1.3. A utilização das In-Car Camera Systems no estrangeiro: Estados Unidos da América

Na realidade de Portugal, era praticamente impossível pensar que na década de 90 se iria começar a apostar na implementação das In-Car Cameras Systems, como ferramenta útil para o auxílio da função dos policias, algo que na realidade dos Estados Unidos da América, começou a ser debatido.

No início da década de 1960, surgiram os primeiros dispositivos de gravação em cassete de vídeo, no entanto, a qualidade e tecnologia de vídeo dos anos 60 não era adequada para instalar câmaras em veículos policiais. Isso não impediu que através de um enorme

esforço da Polícia do Estado de Connecticut, fossem incorporados um gravador e uma câmara de vídeo a um carro-patrulha. Esta experiência demonstrou que a gravação de vídeo poderia vir a ser crucial para as operações de patrulha (United States Department of Justice, 2004).

Em 1980, através de uma campanha de sensibilização contra a condução sobre o efeito de álcool "Mothers Against Drunk Drivers (MADD)", a polícia começou a instalar câmaras nos seus veículos policiais para registar as infrações que levariam à paragem inicial e posterior teste de alcoolémia. Acreditava-se que as gravações fossem a forma mais eficaz de fornecer as provas necessárias para sustentar uma condenação. Estava dado o primeiro grande passo para a utilização das In-Car Camera Systems no auxílio das funções operacionais.

Outro grande marco, na evolução e aposta nesta ferramenta, acontece na década de 1990, onde os Estados Unidos da América enfrentavam um desafio de grande amplitude, o trafico de droga. As câmaras nas viaturas serviam como meio de prova e documentavam toda a perseguição, paragem e busca consentida aos automóveis suspeitos de cometer o crime de trafico de droga (United States Department of Justice, 2004).

Os anos passaram e a temática da proteção dos polícias começou a ser muito debatida, uma vez que nos anos de 2000, os casos de racismo e agressões aos policias aumentou bastante. Em resposta a estas preocupações, os órgãos legislativos exigiram que todas as forças policiais, dentro de sua jurisdição, registassem todos os detalhes de cada interação de trânsito. Foi então, reconhecido a eficácia da câmara na viatura para resolver questões de segurança dos agentes e alegações de perfis raciais, fortalecendo a confiança do público. (United States Department of Justice, 2004).

Segundo o United States Department of Justice (2004), após esta investida, surgiu um estudo do "National Institute of Justice" onde referia que apenas 3 400 (11%) dos carros patrulha estavam equipados com as câmaras de vigilância. É neste momento que existe um investimento de mais de 21 milhões de dólares para apoiar e comprar câmaras de vídeo para os demais carros patrulha. O número aumentou para 17 500, representando agora 72% do total dos carros patrulha.

Hodiernamente, a polícia dos EUA, é a maior potência, a nível da implementação das In-Car Camara Systems, onde conjuga todas vantagens que esta ferramenta acarreta para a

resolução dos seus problemas. São vários os casos, nos EUA, onde as In-Car Camara Systems, têm um impacto importantíssimo para a resolução de problemas, onde as imagens são divulgadas e trazem a verdade para o mundo, de forma imparcial, sem distorcer de acontecimentos.

Uma vez que os Estados Unidos da América estão divididos por 50 estados, torna-se muito difícil fazer uma análise aprofundada de todos os 50 estados e quais a normas e regimes da implementação das In-Car Camera Systems, no entanto, algo que é possível verificar é que existe uma uniformidade de processos entre as policias dos EUA, aquando do uso destes dispositivos.

Segundo o manual da Metropolitan Nashville Police Department (2023), as In-Car Camera Systems são consideradas como qualquer sistema, instalado pela polícia, que capte gravações de áudio e vídeo, que possa ser instalação num veículo, e que inclua uma câmara, gravador e ecrã. Este dispositivo, tem nas suas caraterísticas bases, um sistema de "standby", que permite existir uma gravação dos eventos, mesmo quando a In-Car Camera System não esteja ligada, no entanto a sua gravação será automaticamente eliminada caso a mesma não seja ativada, onde nesse caso será recuperado um espaço temporal de 60 segundos antes do início da gravação.

Contudo existem normas básicas para o bom funcionamento desta tecnologia, onde os policias terão de verificar sempre que entram em serviço se as In-Car Camera Systems se encontram com a bateria devidamente carregada, existência de qualquer dano, funcionalidade, no caso de se verificar qualquer anomalia, o agente de autoridade deverá reportar as mesmas ao seu superior hierárquico, o mais brevemente possível. (Manual MNPD, 2023).

As In-Car Camera Systems só deverão ser ativadas em situações previstas pelos diplomas que regem esta tecnologia, entre os demais diplomas existentes entre os 50 estados, é possível verificar uma semelhança de normas referentes a este ponto, como é o caso dos estados de Tennessee, Indiana, Montana e Oregon onde estabelecem que estes dispositivos só devem ser acionados em contexto de atividade policial, tais como: ocorrência policial; envolvidos numa atividade policial; patrulhamento ou simples deslocação.

No entanto, algo que é referido nos diplomas, é a necessidade de zelar pelos Direitos, Liberdades e Garantias dos cidadãos, não devendo esta tecnologia entrar em conflito com os mesmos, onde a função do polícia é de mitigar ao máximo este conflito.

A forma como as gravações das In-Car Camera Systems são transferidas e armazenadas no sistema, também é alvo de regulamentação, uma vez que se trata de uma das funções mais importantes desta tecnologia. É então necessária uma maior proteção deste sistema, com o intuito de garantir que as gravações estejam devidamente encriptadas, identificadas e com os acessos devidos, isto é, ter uma proteção de acessos, onde apenas os indivíduos com a devida credenciação, possam aceder às imagens/vídeos captados pelas In-Car Camera Systems.

Através da gravação, destes dispositivos, não só é possível verificar toda a atuação policial, mas também possibilita aprender com todos os erros verificados nas gravações. Uma das mais valias das In-Car Camera Systems, é a possibilidade de treinar os polícias para os mais diversos cenários, que poderão encontrar ao longo da sua carreira. Com a possibilidade de oferecer formação aos agentes, as Forças e Serviços de Segurança, contribuem para uma maior formação dos seus homens e permitem uma uniformidade de processos, que futuramente irá contribuir para agilizar qualquer tipo de processos necessários, evitando assim futuros erros grosseiros por parte dos elementos das Forças e Serviços de Segurança.

Posto isto, é necessário que Portugal observe toda a evolução das In-Car Camera Systems e forma como foi implementada/utilizada, nos Estados Unidos da América, com o intuito de melhorar e mitigar qualquer dificuldade desta possível aposta tecnológica.

Capítulo II – Enquadramento jurídico das In-Car Camera Systems (Direito Comparado)

2.1. Enquadramento jurídico das CPUI em Portugal

Neste capítulo irá ser abordado o enquadramento jurídico da utilização das CPUI e posteriormente, analisar se seria possível implementar o mesmo enquadramento jurídico ou se seria necessário fazer algumas alterações para as In-Car Camera Systems, uma vez que esta, ainda não está a ser implementada em Portugal. Por sua vez, Getz (2007) afirma que "os eventos têm um início e um fim, são fenómenos temporais com uma programação e duração planeada que, na sua generalidade, é detalhadamente definida e bem divulgada" (p.18).

2.1.1. Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro

A Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro, regula a utilização e o acesso pelas forças e serviços de segurança e pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil a sistemas de videovigilância para captação, gravação e tratamento de imagem e som. Vem neste sentido revogar o anterior diploma a Lei n.º 1/2005, de 10 de janeiro, no sentido de atualizar aquilo que é o âmbito legal das novas tecnologias, como refere a proposta de Lei n.º 111/XIV/2.ª "os avanços tecnológicos, que motivaram alterações significativas no que diz respeito às características técnicas dos sistemas que o mercado oferece em cada momento, exigem que o quadro legal seja adaptado às soluções técnicas hoje existentes."

No capítulo III, da Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro, também conhecida como Lei da videovigilância em locais públicos de utilização comum, mais concretamente, no seu artigo 10º, vem plasmado qual deverá ser a utilização das câmaras portáteis de uso individual, vulgo, CPUI. Neste artigo é referido que a utilização desta ferramenta, carece de uma dupla autorização prévia, primeiramente do membro do Governo que exerce o comando da força de segurança (art. 10º, n.º 1) e também do dirigente máximo da força (art. 10º, n.º2).

Contudo, é importante ter em conta que esta autorização de utilização incide apenas para "efeitos de registo de intervenção individual de agente em ação policial".

Segundo o exposto anteriormente, e abordando o prisma da PSP e GNR, é possível verificar que esta primeira autorização será dada pelo Ministro da Administração interna (MAI), visto que estas duas valências estão dependentes desta entidade (artigo 2º, da Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto e da Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro). Posteriormente, a segunda autorização, teria de ser dada pelos dirigentes máximos de ambas as forças, ou seja, Diretor Nacional, no caso da PSP (artigo 21º da Lei n.º 53/2007, de 31 de agosto) e do Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas, no caso da GNR (artigo 2º da Lei n.º 63/2007, de 06 de novembro).

Não obstante, esta autorização, necessita de seguir algumas diretrizes, impostas pela Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro, que à luz do artigo 6º, com epígrafe "Pedido de autorização", no n.º1, estabelece que para a instalação destes dispositivos de videovigilância, é necessário que o pedido de autorização, feito pelo dirigente máximo da força ou serviço de segurança, seja efetuado nos seguintes moldes: ter os fundamentos justificativos da necessidade da instalação do sistema de vigilância; a identificação do local e da área que irá ser gravada; a identificação dos pontos de instalação das câmaras; as características técnicas do equipamento utilizado; a identificação do serviço da força de segurança responsável pelo tratamento dos dados; os procedimentos de informação ao público sobre a existência deste dispositivo; a descrição dos critérios utilizados no sistema de gestão dos dados; os mecanismos tendentes a assegurar o correto uso dos dados registados; o comprovativo de aprovação, de capacidade ou de garantia de financiamento da instalação do dispositivo; a avaliação de impacto do tratamento de dados.

A autorização tem ainda uma duração máxima, estabelecida pelo artigo 7º, deste diploma, onde menciona que a autorização é valida num período máximo de 3 anos e que poderá a vir a ser renovado, por um período igual (3 anos) ou inferior, e terá de ser apresentada uma "comprovação da manutenção dos fundamentos invocados para a sua concessão ou da existência de novos fundamentos". Contudo, esta autorização poderá ser revogada, a qualquer altura, mediante uma decisão fundamentada (artigo 7º, n.ºs 2 e 4 da Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro).

Relativamente ao nº.4, do artigo 10º, da Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro, tem explicito quais os casos onde poderá ser captada a gravação de imagem/vídeo, mais

concretamente, em casos de "intervenção de elemento das forças de segurança, nomeadamente quando esteja em causa a ocorrência de ilícito criminal, situação de perigo, emergência ou alteração da ordem pública". Refere também que o início desta gravação necessita de ser efetuada com um aviso percetível, "sempre que a natureza do serviço e as circunstâncias o permitam".

A Lei da videovigilância em locais públicos de utilização comum, define ainda, as situações onde as captações de imagens/vídeos são de caráter obrigatórias e situações onde são proibidas. A captação de imagem é de carater obrigatório quando, na intervenção dos policias, ocorra o uso da força pública sobre qualquer cidadão ou o recurso a quaisquer meios coercivos, especialmente arma de fogo. (artigo 10º, n.º 5 da Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro). Por outro lado, a gravação é proibida quando a mesma é efetuada de forma "permanente ou indiscriminada de factos que não tenham relevância probatória, devendo, em todas as circunstâncias, ser respeitada a dignidade dos cidadãos e preservados os direitos pessoais, designadamente o direito à imagem e à palavra." (artigo 10º, n.º 6 da Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro).

Ao ser efetuada a gravação, por parte dos dispositivos, é necessário que esta seja armazenada num sistema próprio, de forma segura, em ficheiro encriptado, para que esta não seja adulterada de qualquer maneira, não podendo ser eliminadas ou alteradas pelo agente que procedeu à gravação. (artigo 10º, n.º 7 da Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro).

Por fim, é possível constatar no artigo 10º, n.º 8, da presente Lei, que existe um outro diploma onde vem aprofundar quais as normas a seguir, na utilização deste tipo de ferramentas, diploma esse que é o Decreto-Lei n.º 2/2023, de 02 de janeiro.

2.1.2. Decreto-Lei n.º 2/2023, de 02 de janeiro

O Decreto-Lei n.º 2/2023, de 02 de janeiro, define as normas de colocação, ativação, sinalização, utilização, transmissão, armazenamento, acesso aos dados recolhidos e as características e requisitos técnicos mínimos das CPUI. Posto isto, o Decreto-Lei n.º 2/2023, de 02 de janeiro vem coadjuvar a Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro, dando maior enfase, aos aspetos principais da utilização deste dispositivo.

Este diploma define a ação policial, como a ação desenvolvida pelos agentes das forças de segurança, no exercício das funções que legalmente lhes estão cometidas. (Artigo 2º, n.º 2).

Como referido anteriormente, a utilização destes dispositivos carece de duas autorizações, uma por parte do dirigente máximo da força de segurança ao membro do Governo que exerce a direção sobre a força de segurança. À luz do artigo 3º, n.º 1, do Decreto-Lei, a autorização necessita de seguir alguns parâmetros importantes, que estão previstos nas alíneas d), h) a j) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro, nomeadamente: d) características técnicas do equipamento utilizado; h) mecanismos tendentes a assegurar o correto uso dos dados registados; i) comprovativo de aprovação, de capacidade ou de garantia de financiamento da instalação do equipamento utilizado e das respetivas despesas de manutenção; j) avaliação de impacto do tratamento de dados sobre a proteção de dados pessoais, prevista no artigo 29.º da Lei n.º 59/2019, de 8 de agosto. Após a decisão de autorização, a CNPD, num prazo de 60 dias, deverá emitir um parecer, relativamente ao cumprimento das regras relativas à segurança do tratamento de dados. (artigo 3º, n.º 2).

Relativamente à segunda autorização, o dirigente máximo da força de segurança tem de autorizar a utilização das CPUI e definir as regras de alocação das câmaras e a atribuição dos perfis de acesso, visualização e extração dos dados. É ainda necessário, que a força de segurança, mantenha uma lista atualizada dos equipamentos utilizados, identificados pelo número de série, bem como do serviço a que se encontram alocados, e dos perfis de acesso atribuídos ao efetivo desse serviço (Artigo 4º).

No que diz respeito aos princípios gerais da utilização destes dispositivos, o Decreto-Lei, refere as CPUI obedecem às regras estabelecidas por ambos os diplomas (Decreto-Lei n.º 2/2023, de 02 de janeiro e Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro) e que os agentes das forças de segurança têm como missão, respeitar os direitos pessoais e a dignidade das pessoas. Caso o agente necessite de fazer recurso do dispositivo, este deverá mitigar qualquer conflito com os direitos fundamentais dos cidadãos, nomeadamente, o direito à imagem e não poderá fazer uso desta tecnologia em casos de "revistas pessoais que impliquem a exposição de zonas corporais íntimas." (Artigo 6º).

A respeito da gravação, as CPUI, têm um sistema de modo de espera, que consiste numa gravação contínua, desde o momento da sua instalação, no entanto, caso não seja

ativada, esta elimina toda a gravação efetuada, por outro lado, caso a CPUI for de facto ativada, está programada para captar 30 segundos de gravação, anterior ao momento da sua ativação. Esta gravação deverá ser acionada, preferencialmente antes da intervenção policial, caso não seja possível, o agente da força de segurança, deverá acionar a câmara, assim que for possível (artigo 7º, n.º 2).

O recurso às CPUI é permitido, quando existe os seguintes cenários: a prática de um ilícito criminal; agressão atual e ilícita dirigida contra o agente ou contra terceiros; desobediência e resistência a ordens legais e legítimas do polícia; perigo ou emergência ou em operação que envolva risco para o agente ou para terceiros; efetuar a captura ou impedir a fuga de pessoa suspeita da prática de crime punível com pena de prisão; efetuar a prisão de pessoa evadida ou objeto de mandado de detenção ou para impedir a fuga de pessoa regularmente presa ou detida; Situação de alteração da ordem pública (Art. 7º, n.º4).

Tal como referido anteriormente, existem situações em que o uso da gravação, através destes dispositivos, é de caráter obrigatório e, noutros casos, a sua utilização é proibida. No tocante, às de caráter obrigatório, são essas: "uso da força pública sobre qualquer cidadão, nomeadamente quando for aplicado o procedimento de restrição física ou algemagem", como também "o recurso ou uso de quaisquer meios coercivos ou armas policiais, especialmente arma de fogo" e por fim "a emissão de ordens a suspeitos relativas à cessação de comportamentos ilegais ou agressivos e à adoção de posições de segurança" (Artigo 7º, n.º 5).

Por outro lado, as situações onde o uso da gravação é proibido, segundo o artigo 7º, n.º 6, são durante a rotina normal do trabalho do agente da força de segurança e durante conversas informais, sejam estas, entre polícias ou com o cidadão.

É importante referir que este tipo de gravação não carece de consentimento da parte das pessoas gravadas (artigo 7º, n.º 8) e deve ser efetuado de forma "ininterrupta até à conclusão do incidente que a motivou", ou seja, desde que é ativado, o dispositivo só deve ser desligado, no momento em que a intervenção, que originou a sua ativação, cessar (artigo 7º, n.º 7). O artigo acrescenta ainda que utilização do dispositivo de gravação, por parte do agente, deverá ser através das ordens emanadas pelo comandante da força, no entanto, em situações em que não o seja permitido, o agente tem autonomia para o fazer (artigo 8º), este recurso deverá ser comunicado de imediato ao superior hierárquico do agente (artigo 10º, n.º 1). Por sua vez, aquando do uso desta tecnologia, é obrigatório mencionar no expediente, a

elaborar pelo agente da força de segurança que a utilizou, todos os parâmetros da sua utilização, tais como, o local da intervenção, o dia e a hora, onde esta ocorreu (artigo 10º, n.º 2).

O Superior hierárquico, deverá então, à luz dos n.ºs 3 e 4, deste artigo, informar o responsável pelo tratamento de dados, das medidas a tomar, mais concretamente, as presentes no artigo 32.º da Lei n.º 59/2019, de 8 de agosto, vulgo, Lei da proteção de dados pessoais.

Após uma abordagem das diretrizes, que o diploma exige, aquando do uso desde dispositivo, é necessário perceber onde serão armazenadas as gravações e quais os parâmetros a ter em consideração. Neste sentido, os artigos 11º a 15º, vêm estipular a forma adequada para esse fim.

Qualquer dado, recolhido pelos dispositivos de gravação (CPUI), deverá ser armazenado num sistema próprio, tendo os componentes de processamento, armazenamento e manutenção bem salvaguardados, através de mecanismos de controlo e até um registo de acessos, permitindo assim ter um controlo superior a nível de segurança, tais como os previstos no artigo 12º, de epígrafe "Segurança e armazenamento das gravações".

Devem ser armazenadas através de um ficheiro encriptado, o agente que efetuou a gravação, não poderá, em circunstância nenhuma, alterar ou apagar a mesma, salvaguardando assim a transparência da atuação, são obrigatoriamente transferidas para o dito sistema no final do turno de serviço, com a supervisão do superior hierárquico que examina todo o processo e verifica se é elaborado dentro dos parâmetros previstos. É da responsabilidade do agente da força, identificar o ficheiro que contem os dados obtidos, com o NUIPC devido ou o número de registo interno.

No que diz respeito ao armazenamento dos dados, estes, ficarão no sistema, num período máximo de 30 dias, exceto nos casos em que a gravação seja utilizada como prova em processos judiciais ou procedimentos disciplinares, as quais devem ser eliminadas logo que comunicado pela autoridade judiciária ou entidade decisora do procedimento que cessou a necessidade da sua conservação (artigo 12º, n.ºs 5 e 6).

Com o intuito de garantir uma maior segurança, o acesso às gravações apenas é permitido aos agentes que possuam a credenciação devida, sendo sempre registado, a data, hora, justificação e identificação do responsável pelo acesso. Por consequente, o sistema

deverá conter certas regras, tais como: permitir a criação de perfis de utilizador e respetivas permissões de acesso; registar todas as operações exercidas sobre os dados gravados; permitir a visualização por meio incorporado; permitir a pesquisa de gravações armazenadas através do NUIPC ou NPP, data, hora e local da gravação e unidade policial ou NIP.

Os dispositivos de gravação, CPUI, para poderem exercer a sua função, de forma competente e de acordo com as normas estabelecidas, têm de possuir certas valências/requisitos técnicos, que se situam expostos no artigo 16º deste Decreto-Lei. As CPUI devem conter:

a) resistência aos elementos da natureza;

b) possuir um sistema robusto de fixação ao uniforme, que impeça a sua perda, remoção ou queda;

c) ser policromáticas;

d) possuir sinalética adequada que indique o seu fim;

e) possuir uma lente com um ângulo horizontal de visão no mínimo de 90.º;

f) não permitir a eliminação ou alteração de imagens gravadas;

g) não permitir a extração das imagens gravadas, exceto através de estação específica, destinada a esse fim;

h) possuir indicador da carga da bateria e sinalizador de bateria fraca;

i) sistema de sincronização da data e hora com a hora legal portuguesa;

j) proteção contra interferências provocadas por radiofrequência;

k) compressão de vídeo mínima de H264.

Relativamente ao sistema destes dispositivos, o n.º 2, deste 16º artigo, refere que devem conter:

a) iniciar imediatamente a gravação através da pressão de um único botão;

b) dispor de um modo de espera;

c) assinalar o início e o fim da gravação por sinal sonoro;

d) ativar sinal luminoso quando o modo de gravação se encontre ativo;

e) garantir uma resolução de imagem mínima de Full HD 192001080 pixel;

f) assegurar a qualidade de gravação necessária que permita que um indivíduo seja reconhecível até uma distância mínima de cinco metros da câmara;

g) aviso de sinalização de que a capacidade de armazenagem de dados do dispositivo se está a esgotar;

h) interromper a gravação quando a capacidade do dispositivo de gravação da câmara se encontre esgotada, sem substituir ou apagar os dados existentes;

i) gravação de som;

j) registar, sem possibilidade de alteração ou remoção, a data e hora das gravações realizada, bem como do estado da bateria do equipamento;

k) sistema de encriptação que garanta a confidencialidade das gravações;

l) garantir gravação de imagem com o mínimo de 30 FPS;

m) ter no mínimo 64GB de memória interna.

2.2. Enquadramento jurídico das In-Car Camera Systems no estrangeiro (EUA)

Como referido anteriormente, as In-Car Camera Systems, ainda não estão a ser implementadas, nem existe legislação portuguesa referente a esta tecnologia. Neste ponto, irá ser abordado o enquadramento jurídico das In-Car Camera Systems, nos Estados Unidos da Améria. Visto que a lei, nos EUA, varia de estado para estado, este ponto irá aborda a forma como as In-Car Camera Systems são implementadas em três dos estados 50 estados, primeiramente o estado de Indiana, posteriormente o estado de Tennessee e por fim o estado da Florida, tendo como objetivo, analisar se existem processos semelhantes na implementação desta tecnologia.

2.2.1. Estado de Indiana

A utilização destes dispositivos de gravação e todos os parâmetros inerentes ao seu uso são regulamentados pela Lei "ENF-010", de 19 julho de 2023, também conhecido por "Law Enforcement Recording Devices (Body and Dash Cams)", este diploma é um regulamento interno da polícia do estado de Indiana e vem revogar a anterior Lei (ENF-010, de 1 de junho de 2023). Juntamente com a Lei ENF-010, de 19 julho de 2023, as In-Car Camera Systems também são reguladas pelo "Indiana Code", mais concretamente no título 5º, artigo 14º, capítulo 3 (Indiana Code 5-14-3)

Para melhor compreensão da Lei ENF-010, de 19 julho de 2023, é importante ter em conta algumas definições bases, presentes no artigo 3º, são estas:

(A) Law Enforcement Activity (Atividade de aplicação da Lei), consiste numa atividade policial como as abordagens a viaturas ou peões, detenções buscas, investigações, perseguições, controlo de multidões, controlo de tráfego ou qualquer outro caso em que um agente esteja a fazer cumprir a lei. Como consta no Indiana Code 5-14-3-2, alínea (j).

(B) LER- Law Enforcement Recording (Gravação de aplicação da Lei), é uma gravação de som, imagem ou vídeo, de uma atividade de aplicação da Lei, captada através de uma câmara, utilizada por um agente no exercício das suas funções, onde esta estará alojada no seu uniforme ou no veículo. Como consta no Indiana Code 5-14-3-2, alínea (k).

(C) LERD- Law Enforcement Recording Device (Dispositivo de gravação de aplicação da Lei), consiste na câmara ou dispositivo de gravação, fornecido e utilizado por um agente, no exercício das suas funções operacionais. Como consta no Indiana Code 35-31.5-2, secção 185.4.

Posto isto, a Lei ENF-010, de 19 de julho de 2023, estabelece aquilo que são as guidelines do uso de LERDs e o armazenamento, divulgação e conservação destas gravações (artigo 1º, da Lei ENF-010, de 19 julho de 2023).

Os agentes equipados com este tipo de LERDs, deverão seguir os procedimentos descritos neste diploma, para a correta utilização, armazenamento, divulgação e retenção dos LER e estão proibidos de usar qualquer outro tipo de dispositivos que não sejam fornecidos pelo ISP (polícia do estado de Indiana), este diploma não regula a utilização de dispositivos de gravação em operações de disfarce, mais conhecidas como "à paisana" (artigo 2º).

No que concerne, aos procedimentos, nomeadamente às questões de configuração e funcionalidade, o artigo 4ºA, refere que a Divisão de Dados da Justiça Penal (CJDD), através do Administrador dos LERDs, é responsável pela definição das normas de configuração para todos os dispositivos distribuídos ao Departamento. Os agentes não poderão alterar as normas de configuração sem que estas sejam exigidas pelo próprio administrador, no entanto deverão efetuar a criação de perfis individuais de utilizador.

Neste sentido, é da responsabilidade do agente certificar-se de que os dispositivos de gravação estejam devidamente carregados, antes do inicio do turno e, periodicamente, carrega-los durante o seu turno quando este não esteja a ser utilizado (artigo 4ºA, n.º 3). Para garantir uma maior longevidade destes aparelhos, o agente tem como função verificar a sua funcionalidade antes do início do turno, se for encontrado algum tipo de avaria ou dano, o agente deverá informar à central, via rádio, a informar tais avarias ou danos (artigo 4ºA, n.º 4 e 5).

Tendo em consideração a ativação e desativação destes dispositivos de gravação, a Lei ENF-010, de 19 de julho de 2023, refere que as In-Car Camera Systems não deveram ser desligadas manualmente, exceto em casos específicos, tais como quando a viatura estiver estacionada por um período prolongado ou a ser utilizada em âmbito de formação. No entanto, devem certificar-se que a In-Car Camera System se encontra ligada, antes de a utilizarem, em serviço ou fora dele, uma vez que a CJDD ativará, automaticamente todos os dispositivos (artigo 4ºB, n.º 1 e 4).

Caso as In-Car Camera Systems não sejam ativadas automaticamente, o agente poderá ativá-las nas seguintes situações:

(A) Quando são chamados para qualquer ocorrência policial;

(B) Quando estiverem envolvidos numa atividade policial;

(C) Quando se encontrem em patrulhamento ou simples deslocação.

Quando envolvidos nestas situações e ao interagir com o público, os agentes não poderão mutar os microfones, nem parar a gravação dos dispositivos, esta medida vem estabelecer uma maior transparência à atuação policial. Apenas é permitida a paragem de gravação do som, quando ocorrer interações com outros membros das forças policiais, procuradores, telefonemas ou quando não estejam a interagir com o público. Após esta

paragem, os agentes deveram voltar a ativar o som para proceder a quaisquer interações com os cidadãos (artigo 4ºB, n.º 6).

Por outro lado, os agentes só poderão desligar manualmente as In-Car Camera Systems em situações previstas no artigo 4ºB, n.º 7, nomeadamente:

1. Quando as ações acima referidas, chegarem ao fim e este sair de serviço;
2. Para auxiliar uma investigação:

A) Situações que o cidadão peça para os dispositivos de gravação serem desligados e que não irá cooperar com os mesmos ligados;

B) O agente se encontrar em propriedade privada, sem ter o direito legal para tal, e o proprietário solicitar a desativação da gravação. O pedido da desativação deverá ser captado pela gravação. e após a desativação se a interação com o cidadão se tornar de certa forma conflituosa, este deverá proceder à reativação do dispositivo;

C) Antes de entrar numa local de crime protegido;

D) Ao entrar em locais que proíbam a gravação, tais como hospitais, prisões ou tribunais;

E) Quando a gravação foi iniciada de forma acidental e não se relaciona numa atividade policial.

Relativamente à transferência e armazenamento das gravações, efetuadas pelos dispositivos de gravação, o diploma menciona, no seu artigo 4ºD, que são elaboradas de forma automática, quando ligados diretamente com a base de armazenamento do sistema, e deverão ser transferidos no final de cada turno ou no início. Caso se verifique alguma anomalia na transferência das gravações para o sistema, o Administrador dos LERDs deverá ser informado o mais rápido possível (artigo 4ºD, n.ºs 1 e 2).

Os agentes após a transferência dos dados para o sistema, deverão atribuir à gravação, o seu respetivo número identificatório, que irá acompanhar a gravação ao longo de todo o processo. É importante referir que cada situação/investigação apenas pode conter um número identificatório, independentemente se existirem vários dispositivos associados à mesma situação/investigação (artigo 4ºD, n.ºs 3, 4 e 5).

O acesso às gravações, por parte dos agentes é permitido em determinados casos: antes de preencher qualquer tipo de relatório; antes de testemunharem em tribunal, num processo penal; quando o agente se envolveu numa ação policial que tenha resultado em lesões corporais graves ou morte, mediante pedido, estipulado pelo Indiana Code 5-14-3-5.1 (artigo 4ºE, n.ºs 1, 2 e 3).

Para garantir que a cadeia de comando tenha um maior controlo da informação existente, é permitido aos Sargentos o acesso às gravações efetuadas pelos seus subordinados, onde poderá, aleatoriamente, visualizar e avaliar a atuação dos seus homens.

Igualmente, é permitido o acesso, aos Tenentes que poderão verificar se os prossupostos para a utilização destes dispositivos de gravação estão a ser cumpridos e se a elaboração dos relatórios é feita de forma correta. Caso encontrem algum tipo de erro, os Tenentes, informarão os Sargentes, que por sua vez, farão chegar a informação aos agentes que estão sob a sua responsabilidade.

No que diz respeito ao período de armazenamento das gravações, a Lei ENF-010, de 19 de julho de 2023, no seu artigo 4ºG, n.º 1, refere que existem períodos distintos para várias situações:

a) 30 dias- Ativação acidental dos dispositivos;

b) 1 ano- Não criminais; Avisos de transito; Acidentes rodoviários; Treino;

c) 2 anos- Contraordenações de transito;

d) 5 anos- Criminais

Este período de armazenamento, poderá vir a ter um prolongamento, se existir alguma ação penal pendente ou o recurso ainda não estiver finalizado. É ainda possível, existir um pedido, por parte do cidadão, onde posteriormente irá ser aceite ou recusado, independentemente da decisão referente ao pedido, a gravação ficará no sistema de armazenamento por mais 2 anos (artigo 4ºG, n.º 4).

Por fim a Lei ENF-010, de 19 de julho de 2023, elenca, no seu artigo 4ºH, algumas informações adicionais para o bom uso e funcionamento desta tecnologia, sendo as principais: não duplicar, copiar, divulgar, editar, alterar, apagar ou adulterar qualquer gravação fora do procedimento descrito na lei; não deverão ser efetuadas capturas de ecrã, fotografias, trechos ou gravações de qualquer gravação, sem uma necessidade específica de

o fazer e apenas com autorização prévia de um supervisor; qualquer cópia deve ser guardada e documentada quanto ao motivo pela sua necessidade; não aceder a gravações às quias não tem a credenciação necessária; não ativar os dispositivos de gravação, com o único objetivo de gravar outro agente, exceto se este tiver conhecimento ou com a autorização do superintendente; não devem utilizar indevidamente os dispositivos para obter gravações; um agente que, com a intenção de cometer ou ocultar a prática de um ato criminoso, desligar ou desativar um dispositivo de gravação, em violação dos regulamentos, incorre numa contraordenação de Classe A, segundo o Indiana Code 35-44.1-2-2.5.

2.2.2. Estado de Tennesse

No que concerne ao estado de Tennesse, mais concretamente na cidade de Nashville, a implementação das In-Car Camera Systems é regulada pelo Manual da Metropolitan Nashville Police Department de 2023, onde se refere que este tipo de dispositivos são uma ferramenta eficaz que reforça a perceção do público, transparência da polícia, e preservam as representações factuais das interações entre agentes e cidadãos. Dispositivos como as BWC e as ICCS têm o potencial de melhorar as relações com a comunidade, reforçar a confiança do público na aplicação da lei, reduzir o número de queixas dos cidadãos, defender os agentes contra falsas acusações, aumentar a responsabilidade da agência e melhorar a formação e avaliação dos agentes. O diploma estabelece a importante relação entre os direitos, liberdades e garantias que deverão ser respeitados a todo o momento.

Através da análise do Manual da MNPD, é possível verificar que tanto as BWC, como as ICCS são eficazes na captação de provas de vídeo e áudio para a utilização em investigações criminais. As BWC/ICCS também servem para melhorar a exatidão dos relatórios e testemunhos dos agentes em tribunal. As gravações de áudio e vídeo melhoram a capacidade deste departamento para analisar a causa provável da detenção, a interação entre o agente e o suspeito, e provas para efeitos de investigação e ação penal. As BWC/ICC podem também ser úteis para documentar cenas de crimes e de acidentes ou outros eventos que incluam a confiscação e documentação de provas ou contrabando.

O Departamento da Polícia de Nashville, define as In-Car Camera Systems como qualquer sistema instalado que capte gravações de áudio e vídeo, que possa ser instalação

num veículo. Este Departamento refere que um dos aspetos importantes desta tecnologia é a possibilidade de treinar os policias para futuros eventos, onde o mesmo terá de completar uma certa formação de como operar estes equipamentos corretamente, formação essa que inclui os objetivos do programa das BWC/ICCS, funcionamento das câmaras, colocação correta dos dispositivos, avisos de gravação, acesso e armazenamento de dados e exercícios baseados em cenários.

Relativamente aos cuidados que os agentes deverão ter em consideração, na utilização das ICCS, antes de cada turno de serviço, os agentes verificam se existe algum tipo de dano, defeito na montagem dos aparelhos, funcionalidades de gravação, sincronização entre as BWC e as ICCS, transferências para o sistema e verificam se existe alguma anomalia na bateria dos dispositivos e baterias reservas. Caso seja verificado qualquer tipo de anomalia, o agente, com a maior celeridade possível deve informar o superior hierárquico, sobre o estado dos dispositivos de gravação, onde posteriormente, o superior hierárquico tomará a decisão de substituir ou reparar o dispositivo, antes que o seu subordinado comece o serviço.

Qualquer dispositivo de gravação não pode ser reparado pelo utilizador, onde o mesmo não deverá tentar alterar, modificar, desmontar a câmara ou tentar aceder ao armazenamento interno, ficheiros, programas ou configuração das BWC e ICCS. Quaisquer modificações necessárias devem ser autorizadas ou efetuadas pela BIU (Body Worn Camera/In-Car Camera System Unit).

No que diz respeito às situações onde os polícias estão autorizados a utilizar estes dispositivos de gravação, o diploma menciona que estes dispositivos poderão ser ativados em casos de registo de qualquer atividade de investigação ou de ação policial que envolva um membro do público. Tendo em conta o "modo de espera" de 60 segundos dos dispositivos, sempre que seja prático e seguro, os polícias devem ativar os seus dispositivos BWC/ICCS, antes de iniciarem qualquer atividade de investigação ou atuação policial, que envolva um membro do público. Se por algum motivo essa ativação não puder ser realizada antes do início da atividade, o polícia deve ativar o dispositivo logo que seja razoavelmente seguro e prático fazê-lo.

As ações policiais, que permitem esta ativação dos dispositivos de gravação, compreendem:

1) Chamadas de ocorrência policial

A) as BWC/ICC devem ser ativadas após a chamada de ocorrência policial de emergência (segundo o código de resposta nº 3) e termina com a conclusão das interações policiais ou com o regresso ao serviço;

2) Abordagens para investigação ou outro encontro para investigação que envolva um membro do público;

3) Operações STOP;

4) Observação de atividade criminosa;

5) Prisões e apreensões, ou tentativas de prisão ou detenção;

6) Buscas a veículos, pessoas ou instalações;

7) Perseguições em veículos policial ou apeado;

8) Transporte de pessoas detidas e transporte de pessoas a instalações hospitalares;

9) Buscas por canídeos;

10) Incidentes críticos (uso de força letal ou incidentes que resultem em lesões corporais graves ou morte);

11) Gestão e controlo de multidões;

12) Interrogatório a vítimas, suspeitos e testemunhas;

13) Em qualquer altura em que o polícia considere que o acontecimento ou encontro deve ser registado para fins de investigação ou administrativos;

Importa referir que o Manual da MNPD, estabelece que as gravações não devem, de modo algum, substituir o depoimento formal de uma vítima ou testemunha (título 8.30.080, al E). Apesar de existirem normas para quando estes dispositivos podem ser utilizados, existe também uma norma que estabelece que mesmo em âmbito de utilização do veículo fora de serviço, como por exemplo uma ida ao tribunal ou mesmo em âmbito de formação, os agentes devem seguir as normas implementadas como se estivesse em serviço (título 8.30.080, al J).

Os agentes devem carregar qualquer vídeo captado, durante as atividades fora do serviço, logo que possível, num período máximo de 72 horas após o evento. Se forem captadas quaisquer atividades de aplicação da lei ou outros eventos, como os supermercados (5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, ou 12) ou quando especificamente instruído por um supervisor, o vídeo BWC deve ser carregado antes da conclusão do evento fora de serviço que exigiu a captura de vídeo.

Segundo a alínea A, do título 8.30.090, do Manual da MNPD, os agentes não são obrigados a obter o consentimento dos cidadãos quando o agente se encontra legalmente na área onde a gravação ocorre. Sempre que possível, seguro e prático, os agentes são encorajados a informar as pessoas de que estão a ser gravadas; particularmente no que diz respeito à entrevista de vítimas e testemunhas. Os agentes devem restringir as gravações às áreas e pessoas necessárias para obter provas e informações relevantes para o incidente e devem tentar minimizar a intrusão colateral para as pessoas não envolvidas.

Poderá haver circunstâncias onde o respeito pela privacidade ou dignidade de um indivíduo se sobrepõe à necessidade de registar um acontecimento, tais circunstâncias podem incluir cenas de morte natural, instalações de cuidados infantis, entrevistas com crianças ou vítimas, objeções culturais ou religiosas a serem gravadas, e quando a utilização de BWC/ICCS impede ou limita a cooperação de uma vítima ou testemunha. Nesses eventos ou locais, o critério do agente é extremamente importante e com base nas circunstâncias, as BWC/ICCS podem ser desativadas.

Contudo, quando o agente tiver razões para crer que tais circunstâncias existem, deve indicar na gravação os motivos para a desativação ou desvio da visão da câmara, podendo então desativar ou desviar os BWC/ICCS.

Nos casos em que a utilização das BWC/ICCS impedir ou a limitar a cooperação de uma vítima ou testemunha, o agente deverá aconselhar o indivíduo sobre as vantagens da ação ser gravada, solicitar que a gravação seja feita apenas através do áudio, caso continue impossível seguir com a atuação, o agente poderá desativar os dispositivos, no entanto terá de esclarecer os motivos da desativação na própria gravação, salvaguardando assim a sua intervenção (título 8.30.090, al E).

O presente diploma estabelece ainda, as normas para a correta desativação das BWC/ICCS, regulamentação essa que possibilita uma maior proteção da privacidade, tendo

estes o dever de fazer todos os esforços razoáveis para garantir que as BWC/ICCS sejam desativadas nas seguintes circunstâncias:

A) No interior de instalações de justiça penal;

B) Reuniões de serviço;

C) Durante uma pausa ou qualquer outra atividade pessoal não relacionada com a atividade policial;

D) Ao discutir pormenores de um processo penal em curso ou de uma investigação com investigadores, procuradores e outros membros das forças de segurança;

E) Na presença de um informador confidencial ou agente infiltrado;

F) Durante quaisquer conversas pessoais entre agentes, sem o conhecimento de todas as partes;

G) Entrevistas forenses envolvendo jovens e/ou vítimas de crimes;

No final de cada turno de serviço, os agentes transferem os dados das BWC/ICCS para o sistema onde deverão identificar cada dado com a devida designação.

No que diz respeito à transferência dos dados para o sistema, o agente deverá atribuir o tipo de evento adequado a todas as gravações e introduzir as informações de identificação necessárias, no formato descrito do presente diploma. A identificação correta, destas gravações, previne situações relativas à privacidade, verificando assim, se existe algum conteúdo que possa por em causa os direitos do cidadão, essas situações estão previstas no título 8.30.150:

1) Queixoso/vítima/testemunha que solicita a não divulgação das imagens;

2) Queixoso/vítima/testemunha não solicita a não divulgação, mas a revelação da informação pode pôr em perigo a vida, a segurança física ou a propriedade;

3) Informações que, se divulgadas, seriam altamente ofensivas para um indivíduo razoável e sem interesse legítimo para o público;

4) Informações ou tratamentos médicos;

5) Informações ou tratamentos de saúde mental;

6) Qualquer jovem identificável;

7) Agentes infiltrados;

8) Informantes.

Os agentes que criarem um vídeo de teste durante a inspeção ou teste do equipamento, que tiveram uma ativação acidental ou uma captura de vídeo não intencional, classificarão o vídeo em conformidade, para que posteriormente possa ser elaborada a sua destruição.

Passando para o processo de armazenamento, acesso e conservação das gravações efetuadas pelas BWC/ICCS, este é elaborado pelo departamento de inteligência da polícia de Nashville, são elaboradas de forma automática, quando ligados diretamente com a base de armazenamento do sistema, e deverão ser transferidos no final de cada turno ou no início.

A retenção do vídeo das BWC/ICCS deve ser efetuada de acordo com um calendário mantido pelo departamento, os agentes responsáveis por tal tarefa, podem considerar necessário descarregar uma cópia do vídeo BWC/ICCS para manutenção de ficheiros.

Uma vez que, as gravações das BWC/ICCS suportam provas de vídeo e áudio para utilização em investigações criminais, revisões administrativas e outros procedimentos, os agentes devem cumprir todas as leis e políticas aplicáveis relativas a informações confidenciais. A utilização ou divulgação não autorizada de gravações ou imagens das BWC/ICCS pode comprometer investigações criminais em curso ou violar os direitos de privacidade das pessoas gravadas. Por conseguinte, qualquer utilização ou divulgação não autorizada de BWC/ICCS ou outra violação são consideradas ações graves e estão sujeitas a ação disciplinar e penal (título 8.30.180).

Relativamente ao acesso às gravações, a alínea D), do título 8.30.180, prevê que os agentes que possuírem a devida credenciação, poderão ter acesso às gravações, nos seguintes casos:

1) O próprio agente efetuou a gravação;

2) Autorizado pelo departamento, durante uma investigação oficial, tal como uma queixa pessoal, inquérito administrativo ou investigação criminal;

3) Autorização do supervisor que esteja a realizar uma revisão ou auditoria necessária;

4) Ocorrência de litígio pendente ou antecipado;

5) Autorização do Comité de Revisão do Departamento;

6) Pedido de registos públicos;

7) Avaliação do desempenho;

8) Pedido efetuado pela administração e resolução de problemas técnicos reportados ou detetados com o equipamento, mecanismos de descarregamento, armazenamento ou software utilizados para aceder aos sistemas;

9) Para fins de formação autorizada;

10) Auditoria e controlo de qualidade/solução de problemas;

11) Por qualquer outra pessoa com a aprovação do Chefe da Polícia ou do seu representante autorizado.

É da responsabilidade do supervisor:

1) Assegurar-se de que os agentes a quem foi atribuído equipamento BWC/ICC, possuem a formação exigida pelo Departamento e estão familiarizados com as políticas e procedimentos aplicáveis;

2) Inspecionar periodicamente os funcionários a quem foi atribuído equipamento BWC ou ICC e garantir que as câmaras estão corretamente uniformes ou veículos dos funcionários e estão totalmente operacionais;

3) Assegurar que os funcionários carregam todas as gravações no final dos seus turnos;

4) Assegurar que os uploads efetuados pelos agentes, têm categorias exatas e as informações dos agentes corretamente introduzidas, analisando o Sistema de Gestão de Provas de Vídeo do MNPD para detetar erros semanalmente;

5) Qualquer documentação exigida por esta política é preenchida e corretamente apresentada.

Após efetuar uma inspeção ao equipamento BWC/ICCS atribuído a agente, o supervisor deve documentar de acordo com os requisitos de relatório de inspeção do MNPD. Se algum equipamento for considerado defeituoso, o supervisor deve certificar-se de que o equipamento é retirado de serviço e imediatamente substituído, sendo a BIU notificada.

O administrador do programa BWC/ICCS desenvolverá protocolos escritos, para assegurar processos de auditoria adequados e formação contínua. Os principais elementos de um programa de auditoria devem incluir:

1) Verificar se os agentes receberam formação sobre a utilização e o acionamento de BWC/ICCS;

2) Documentar todos os agentes que receberam formação sobre a utilização de BWC/ICCS nos registos permanentes de formação;

3) Assegurar a manutenção de planos de aulas aprovados para a formação em BWC/ICCS;

4) Realizar formação contínua sobre as expectativas, a utilização e a manutenção do equipamento BWC/ICC e analisar os incidentes capturados pelo BWC/ICCS;

5) Analisar os desvios à política e aos procedimentos do BWC/ICCS e tomar as medidas adequadas;

6) Assegurar que todas as anomalias do BWC/ICCS identificadas pelos agentes tenham sido resolvidas e que toda a documentação apropriada esteja completa;

Por fim, o diploma refere as práticas que se consideram proibidas, na utilização das BWC/ICCS, onde os agentes não deverão adulterar, alterar ou apagar as gravações, uma vez que "o acesso não autorizado, a visualização, a cópia, a divulgação, adulteração, alteração ou supressão de vídeo será motivo para ação disciplinar e penal". (título 8.30.210). De referir que estas indicações não são direcionadas para os responsáveis pela manutenção do sistema, que elimina os vídeos de acordo com os prazos de conservação estabelecidos.

Ainda neste título, os agentes não deverão manipular as câmaras ou prejudicar conscientemente a sua capacidade de registar as atividades necessárias, nem remover, desmontar ou adulterar qualquer componente de hardware ou software das BWC/ICCS.

2.2.3. Estado de Florida

No que concerne ao estado de Florida, nomeadamente à cidade de Orlando, as In-Car Camera Systems são regulamentadas pelo diploma "1140.11 – "Mobile Video Recording Systems" com data a 14 de fevereiro, de 2024 e pelo "Florida Statutes" de 2023.

Segundo o diploma 1140.11, os sistemas móveis de gravação de vídeo não substituem as crenças e perceções razoáveis de um agente e não podem explicar as reações fisiológicas durante certos incidentes, tais como visão em túnel e a interceção auditiva.

Os sistemas móveis de gravação de vídeo não devem ser vistos como a única medida da verdade, só porque podem mostrar, mais ou menos, o que o agente vê/ouve/observa, têm, no entanto, uma importante, mas limitada, utilidade como meios de instrumentos de policiamento.

O Departamento de Polícia de Orlando, tem como principal política, a utilização de câmaras de vigilância corporal (BWC) e o equipamento de câmara no automóvel (In-Car Camera Systems), coletivamente designados por "Sistemas Móveis de Gravação de Vídeo", para documentar a interação dos agentes da autoridade com o público, através de gravações de vídeo e áudio. Através da utilização de sistemas de gravação móveis, O departamento de Orlando, tem como missão a proteção dos direitos dos cidadãos e dos agentes da polícia, equilibrando simultaneamente os interesses da privacidade.

Á luz do seu artigo 4º, o agente deve certificar-se de que o equipamento está a funcionar e posicionado corretamente. Quaisquer dificuldades técnicas, mecânicas ou de carregamento devem ser imediatamente comunicadas ao Administrador de Sistemas de Vídeo Móveis (MVSA) e ao superior hierárquico, via correio eletrónico, no mais curto prazo temporal. Qualquer superior hierárquico, que tenha conhecimento de um acidente que envolva um veículo equipado com a In-Car Camera System, deve informar o MVSA desse incidente, antes do fim do turno de serviço.

No que diz respeito ao modo de ativação das In-Car Camera Systems, o presente diploma, menciona que o sistema das In-Car Camera Systems está sempre ativo durante as funções de patrulha. O equipamento ativa-se automaticamente, através do modo de espera, quando se verificam condições pré-designadas, tais como: a ativação das luzes de emergência do veículo ou se for detetado um acidente com o veículo. O equipamento

também pode ser ativado quando o agente pressionar o botão de gravação da câmara ou através do software de gestão. Quando ativada, a In-Car Camera Systems, regista o incidente até à sua conclusão ou até o agente abandonar o local (artigo 4º, n.º 2).

Os agentes devem ativar as In-Car Camera Systems, sempre que se proceda a uma abordagem de trânsito ou se houver a possibilidade de lidar com um suspeito de um crime. Deve ser feito um esforço para registar o comportamento de condução ou outras violações observáveis do estatuto, que levaram ao início da abordagem.

As ativações incluem atividade auto-iniciada ou resposta a um incidente em que é utilizado o equipamento de emergência do veículo. As In-Car Camera Systems podem ser ativadas sempre que o agente considere que a sua utilização é benéfica para as suas funções policiais, no entanto a desativação não deve ocorrer até que a ação de execução esteja concluída (artigo 4º, n.º 3).

No que concerne à câmara que se encontra virada para o lugar do detido, esta deverá ser ativada, imediatamente após a colocação de um indivíduo na zona respetiva do veículo policial. Durante o transporte de civis num veículo da polícia, ambas as câmaras do veículo registarão essa atividade até à sua conclusão.

Relativamente à transferência das gravações para o sistema, o artigo 4º, n.º 5, estabelece que as gravações, elaboradas pelas In-Car Camera Systems, são geridas pelo software associado e pelo (DEMS) sistema de gestão de provas digitais.

Os agentes são obrigados as In-Car Camera Systems de dois em dois turnos e antes do início dos seus dias de folga. Qualquer problema de funcionamento ou de manutenção deve ser imediatamente comunicado à MVSA e ao superior hierárquico. Em cada turno, os agentes devem verificar se todas as gravações recolhidas, durante o turno anterior, estão corretamente identificadas, através do número e da categoria do caso.

Em última análise, é da responsabilidade do agente responsável pelas gravações, garantir que as mesmas são corretamente identificadas e guardadas, conforme exigido pela lei da Florida e pelas diretrizes do presente diploma.

Assim que o agente, tiver conhecimento de que uma categoria de conservação adicional é aplicável a um ficheiro do sistema, deve ser acrescentada manualmente ao ficheiro até ao final do seu turno. Essas categorias adicionais de retenção devem incluir a resposta, a resistência, ferimento de agente, homicídio ou pedido de registos públicos.

O presente diploma, ressalva um ponto, que os demais diplomas analisados anteriormente, não mencionam, relativamente à utilização das In-Car Camera Systems em "carrinhas de transporte".

É da responsabilidade do agente que opera, ou que é designado responsável por uma carrinha de transporte, assegurar que as gravações efetuadas pelas In-Car Camera Systems, são devidamente identificados, com o número exato do processo e categorias de retenção. Os supervisores de qualquer operação ou serviço especial, durante o qual seja utilizada uma carrinha de transporte, verificarão se esses vídeos estão corretamente identificados e conservados.

Qualquer gravação, relativamente a um incidente crítico, deve ser identificada e carregada no DEMS antes do fim do turno do agente responsável.

A implementação deste tipo de tecnologia, segundo o diploma, trouxe inúmeras vantagens para a operacionalidade dos polícias do departamento. Vantagens essas como:

A) Aumentar a segurança dos agentes;

B) Captar crimes em curso;

C) Documentar a resposta inicial da polícia, a descoberta de elementos de prova e as ações dos agentes no âmbito de uma investigação;

D) Aumentar a segurança dos agentes, quando um cidadão sabe que as suas ações e declarações estão a ser gravadas;

E) Reduzir as queixas injustificadas ou falsas, apresentadas contra agentes do departamento;

F) Servir de mecanismo de formação e de desempenho para garantir o profissionalismo.

Contudo, esta ferramenta tecnológica necessita de ser controlada e regulada, para não ocorrerem excessos ou abusos do seu uso, neste sentido, o diploma (1140.11 – "Mobile Video Recording Systems), vem estabelecer as ações proibidas e os casos onde não poderão usufruir das In-Car Camera Systems, sendo esses:

1) Registar atividades pessoais;

2) Ativação intencional, com o intuito de gravar conversas de colegas de trabalho, sem o seu, durante atividades de rotina, não relacionadas com a atividade policial.

3) Registar informadores confidenciais ou operações secretas;

4) A menos que esteja a ser utilizado no âmbito de um incidente oficial de atividade policial, a ativação em locais onde exista uma expetativa razoável de privacidade;

5) Cópias de quaisquer gravações para seu uso pessoal.

6) Apagar, alterar, reutilizar, modificar ou adulterar qualquer gravação. (Somente a pessoa autorizada pela MVSA pode apagar qualquer gravação digital previamente registada);

7) Publicar imagens em qualquer redes sociais sem autorização prévia, por escrito do Chefe de Polícia ou da pessoa por ele designada;

8) Não é permitido que os cidadãos revejam as gravações, exceto através autorizado prévia;

9) Enganar o cidadão, dizendo que o aparelho foi desligado, quando na realidade, esse não foi;

10) Utilizar a gravação, em substituição de um relatório escrito ou declarações escritas exigidas;

11) Os agentes não estão autorizados a utilizar dispositivos de gravação pessoais ou não emitidos pelo departamento, para registar os deveres oficiais. (Exceto dispositivos pessoais aprovados e autorizados pelo departamento).

Os agentes supervisores, das gravações, efetuadas pelos dispositivos de gravação, sendo estes as Body Worn Cameras, In-Car Camera Systems ou outro dispositivo, têm a responsabilidade de verificar se todo o pessoal afeto à sua unidade, carregou as suas gravações de forma correta. Onde o mesmo tem de analisar todo o tipo de gravação que envolva:

A) Ferimentos de agentes;

B) Ferimentos de detidos;

C) Recurso à arma de fogo, seja este intencional ou não;

D) Perseguições de veículos;

E) Acidentes com veículos;

F) Queixas do cidadão

G) Queixas internas documentadas;

H) Evidencia de desempenho exemplar, ações heroicas e/ou outros serviços dignos de louvor para reconhecimento e louvor adequados;

É importante ressalvar, que as gravações captadas pelos dispositivos de gravação (Mobile Video Recording System), são consideradas registos públicos e estão disponíveis, mediante pedido a qualquer cidadão, de acordo com as leis de registos públicos, a menos que exista uma isenção legal.

A manutenção destes dispositivos fica a cargo do administrador do sistema de vídeo móvel (MVSA), onde o mesmo terá de garantir a manutenção, gestão, formação e retenção global através da interligação com os departamentos de Tecnologia da Informação, a Unidade de Tecnologia e Forense e os fornecedores associados.

No tocante, ao armazenamento e retenção das gravações, tal como definido no Estatuto do Estado da Florida, estas devem ser mantidas durante o período de retenção, mínimo de 90 dias. Qualquer destruição ou eliminação de uma gravação antes de decorridos os 90 dias, após a sua captação, requer a aprovação expressa do Gabinete do Consultor Jurídico da Polícia e só pode ser efetuada pelo Administrador do Sistema de Vídeo Móvel.

Por fim, o diploma "1140.11 – "Mobile Video Recording Systems", referencia que os agentes devem receber formação e instruções, antes de começarem a operar com qualquer sistema móvel de registo de vídeo.

2.3. CPUI vs In-Car Camera Systems

Segundo a legislação, supramencionada, é possível verificar que os Estados Unidos da América, colocam as In-Car Camera Systems e as câmaras portáteis de uso individual num patamar semelhante, adotando a mesma legislação para ambos os dipositivos (Lei ENF-010, de 19 de julho de 2023) e (Manual MNPD de 2023). Ambos os dispositivos são

classificados como LERDs, possuindo o mesmo objetivo, a gravação de som, imagem e áudio da atuação policial, fazendo todo o sentido serem regidos pelo mesmo diploma, uma vez que são ferramentas idênticas, apenas possuem modos de utilização distintos, devido a estarem colocados em sítios distintos.

Através desta análise, fica a pergunta "será possível, em Portugal, seguir o mesmo caminho que os EUA?".

Neste ponto, será observado a legislação portuguesa, no que concerne às CPUI, mais concretamente o DL n.º 2/2023, de 02 de janeiro, e perceber se seria possível este diploma também abranger as In-Car Camera Systems.

Relativamente ao diploma em questão, verificam-se a existência de artigos onde não será necessário a alteração do seu conteúdo, uma vez que os processos descritos poderão ser adotados para a implementação das In-Car Camera Systems.

2.3.1. Autorização

Primeiramente, seria necessário verificar quais os pressupostos para a autorização deste tipo de ferramentas tecnológicas, em Portugal e segundo a Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro e o Decreto-Lei n.º 2/2023, de 02 de janeiro, as CPUI, como anteriormente referido, necessitam de uma dupla autorização, a do membro do Governo que exerce a direção da força de segurança e do dirigente máximo da força de segurança, que posteriormente, a CNPD, num prazo de 60 dias, deverá emitir um parecer, relativamente ao cumprimento das regras relativas à segurança do tratamento de dados.

No entanto este pedido de autorização deve conter as características técnicas do equipamento utilizado; os mecanismos tendentes a assegurar o correto uso dos dados registados; o comprovativo de aprovação, de capacidade ou de garantia de financiamento da instalação do equipamento utilizado e das respetivas despesas de manutenção; a avaliação de impacto do tratamento de dados sobre a proteção de dados pessoais.

No tocante às In-Car Camera Systems, este pedido de autorização, adotaria os mesmos pressupostos, já que se enquadraria no mesmo regime jurídico que as CPUI (artigo 3º, do DL n.º 2/2023, de 02 de janeiro).

2.3.2. Utilização das In-Car Camera Systems

A utilização das In-Car Camera Systems ficaria regida pelo artigo 6º, do DL n.º 2/2023, de 02 de janeiro, onde este prevê que a utilização destes dispositivos seria doutrinada pelo presente diploma e pela lei de videovigilância (Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro), devendo os agentes das forças de segurança respeitar a dignidade e os direitos pessoais das pessoas envolvidas.

Posto isto, e conforme o artigo 6º, n.º 2, do DL, o agente deve esforçar-se "por afetar ao mínimo o direito à imagem e respeitar e preservar a dignidade do cidadão".

No que diz respeito ao "modo de porte" deste dispositivo, o artigo 5º deveria conter um ponto relativamente às In-Car Camera Systems, estipulando que estas seriam alojadas no interior da viatura policial, mais concretamente, junto ao espelho frontal do veículo (fig. 1).

2.3.3. Gravação das In-Car Camera Systems

Relativamente à gravação destes dispositivos, o artigo 7º, não teria de sofrer grandes alterações, uma vez que as situações previstas neste artigo dizem respeito unicamente para as CPUI, no entanto enquadram-se perfeitamente para as In-Car Camera Systems. Neste sentido seria apenas necessário acrescentar a referência das In-Car Camera Systems.

Posto isto, esta tecnologia, segundo o artigo 7º, deveria conter um sistema de "modo de espera", semelhante ao referido na legislação estrangeira, sendo apenas acionada quando se verificarem as circunstâncias previstas no presente artigo.

Seria permitido a ativação das In-Car Camera Systems, para a gravação de atuações policiais quando ocorram:

a) A prática de ilícito criminal;

b) Agressão atual e ilícita dirigida contra o próprio agente policial ou contra terceiros;

c) Desobediência e resistência a ordens legais e legítimas de agente policial, no exercício de funções policiais;

d) Situação de perigo ou emergência ou em operação que envolva risco para o agente policial ou para terceiros;

e) Ação para efetuar a captura ou impedir a fuga de pessoa suspeita da prática de crime punível com pena de prisão;

f) Operação que vise efetuar a prisão de pessoa evadida ou objeto de mandado de detenção ou para impedir a fuga de pessoa regularmente presa ou detida;

g) Situação de alteração da ordem pública.

O uso das In-Car Camera Systems seria de caráter obrigatório, segundo o artigo 7º, n.º 5, nas situações de uso da força pública sobre qualquer cidadão, nomeadamente quando for aplicado o procedimento de restrição física ou algemagem, no recurso ou uso de quaisquer meios coercivos ou armas policiais, especialmente arma de fogo e ainda na emissão de ordens a suspeitos relativas à cessação de comportamentos ilegais ou agressivos e à adoção de posições de segurança.

Por outro lado, seria extremamente proibido a gravação, por parte das In-Car Camera Systems, de situações de atividade policial de rotina e de conversas informais mantidas com cidadãos ou outros agentes policiais. (artigo 7º, n.º 6).

Esta gravação deve acontecer sem que seja interrompida, até à conclusão do evento que motivou a sua ativação, não necessitando de um consentimento prévio, por parte do individuo captado pelas gravações (artigo 7º, n.ºs 7 e 8).

2.3.4. Armazenamento das gravações das In-Car Camera Systems

À luz do artigo 11º, do DL n.º 2/2023, de 02 de janeiro, os dados originados pelas In-Car Camera Systems, deverão ser geridos, catalogados e armazenados por um sistema digital de gestão e armazenamento, adiante designado por sistema, sistema esse que poderá ser o mesmo que as CPUI, para facilitar a filtragem de dados, no entanto deverão ter a respetiva

designação, com o intuito de conseguir identificar qual o aparelho de gravação que efetuo as imagens.

É de extrema importância que os componentes do processamento, armazenamento e de manutenção do sistema sejam guardados em local reservado, de acesso restrito, dotado de mecanismo de controlo e registo de acessos, dando uma maior segurança e fiabilidade da informação transferida (artigo 11º, n.º 2).

O sistema de armazenamento deve garantir que os dados sejam encriptados, por via de um algoritmo e ainda garantir a sua segurança, integridade e inviolabilidade, mantendo assim uma maior segurança nos dados armazenados.

Este armazenamento deverá seguir algumas diretrizes, tais como: a) não permitir que as gravações sejam eliminadas por utilizador que não se encontre devidamente credenciado; b) eliminar as imagens gravadas, logo que se proceda à sua transferência para o sistema de armazenamento; c) garantir o armazenamento dos dados gravados, pela totalidade das câmaras associadas, por um período mínimo de 30 dias; d) decorridos 30 dias após a respetiva gravação proceder à sua destruição, exceto nas situações previstas no n.º 2, do artigo 13º, que englobam "processos de natureza criminal", "processos de natureza disciplinar contra agente das forças de segurança", "situações para apurar a eventual existência de infração disciplinar, quando for o caso, ou criminal por ou contra o agente policial" e "para inspecionar as circunstâncias da intervenção policial, sempre que tal seja fundamentadamente determinado pelo dirigente máximo da força de segurança."; e) quando for esgotada a capacidade de armazenamento, não deve permitir a substituição dos dados já gravados; f) permitir que as gravações armazenadas incluam o número identificador único e inalterável correspondente e a data, hora e local da gravação (artigo 11º, n.º 6).

É necessário que o sistema tenha a capacidade de criação de perfis de utilizador e designar as permissões de acesso e visualização das imagens captadas, dotar um sistema de rastreamento onde permita a verificação dos acessos estabelecidos com o sistema de armazenamento, permitindo apenas os utilizados com a devida credenciação, ter acesso às gravações obtidas.

2.3.5. Acesso às gravações das In-Car Camera Systems

O acesso às gravações, efetuadas pelas In-Car Camera Systems, é um assunto extremamente importante, uma vez que, dita toda a segurança e fiabilidade das mesmas, sendo da responsabilidade das Forças que adquirirem esta tecnologia, a segurança dos sistemas onde são armazenados.

Segundo o artigo 13º, do DL, é expressamente proibido o acesso, cópia ou transmissão de imagens e som, exceto nos casos previstos, no n.º 2, deste artigo, nomeadamente, No âmbito de processo de natureza criminal, de processos de natureza disciplinar contra agentes das forças de segurança, para apurar a eventual existência de infração disciplinar, quando for o caso, ou criminal por ou contra o agente policial ou mesmo, para inspecionar as circunstâncias da intervenção policial, sempre que tal seja fundamentadamente determinado pelo dirigente máximo da força de segurança.

Contudo, mesmo sendo permitido o acesso às gravações, nos casos mencionados anteriormente, apenas poderão aceder os agentes policiais devidamente credenciados para o efeito, através do sistema, em estação de trabalho fixa colocada em instalação policial. Para acrescentar mais uma camada de segurança neste sistema, todas as operações de acesso são registadas no sistema, com indicação da data e hora, justificação e identificação do responsável pela intervenção (artigo 13º, n.ºs 3 e 4).

2.3.6. Acesso às gravações das In-Car Camera Systems

Nos termos do n.º 7 do art.º 4º do RGPD, entende-se por responsável do tratamento de dados:

> a pessoa singular ou coletiva, a autoridade pública, a agência ou outro organismo que, individualmente ou em conjunto com outras, determina as finalidades e os meios de tratamento de dados pessoais; sempre que as finalidades e os meios desse tratamento sejam determinados pelo direito da União ou de um Estado-Membro, o responsável pelo tratamento ou os critérios específicos aplicáveis à sua nomeação podem ser previstos pelo direito da União ou de um Estado-Membro.

À luz do artigo 15º, do DL n.º 2/2023, de 02 de janeiro, o responsável pela conservação e tratamento de dados "é o chefe da área de operações ao nível das

circunscrições distritais e metropolitanas, ou de caráter equivalente adaptado à respetiva organização, de cada uma das forças de segurança."

No âmbito do presente artigo, incumbe ao responsável pelo tratamento de dados de cada força de segurança o exercício das funções previstas legalmente, com especial incidência no cumprimento do modo de porte e dos princípios gerais de utilização, bem como do dever de relato, de acesso e de conservação das gravações (artigo 15º, n.º 1).

Faz parte das funções do responsável pelo tratamento de dados verificar se tudo o que está estipulado no diploma, no que concerne à conservação dos dados pessoais, garantindo a eliminação dos ficheiros, ficando a operação registada no sistema, com indicação da data e hora da intervenção.

2.3.7. Sanções das In-Car Camera Systems

À luz do artigo 17º, do DL n.º 2/2023, de 02 de janeiro, as sanções, previstas para este diploma, são passiveis de responsabilidade disciplinar, juntamente com as contraordenações estipuladas na Lei n.º 59/2019, de 08 de agosto e de eventual responsabilidade criminal.

Ao observar a Lei n.º 59/2019, de 08 de agosto, as sanções contraordenacionais referidas, situam-se no artigo 52º, onde no seu n.º 1 menciona as contraordenações muito graves:

1) Alínea C) – "O processamento dos dados pessoais em violação ou para além das instruções do responsável pelo tratamento de dados, em incumprimento da obrigação prevista na alínea a) do n.º 5 do artigo 23º";

2) Alínea D) – "O incumprimento da obrigação de eliminação de forma definitiva ou de devolução dos dados pessoais ao responsável, consoante a escolha deste, após a conclusão dos serviços de processamento dos dados, prevista na alínea d) do n.º 5 do artigo 23º";

3) Alínea E) – "O incumprimento da obrigação de conservação dos registos cronológicos previstos no n.º 1 do artigo 27º";

4) Alínea H) – "O incumprimento da obrigação de adoção de medidas técnicas e organizativas adequadas à proteção dos dados pessoais, em violação das exigências previstas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 31º".

No que diz respeito, às contraordenações graves, o n.º 2, do artigo 52º, refere:

1) Alínea A) - "O incumprimento da obrigação de informar previamente o responsável pelo tratamento de dados das alterações à contratação de outros subcontratantes, prevista no n.º 3 do artigo 23º";

2) Alínea B) – "O incumprimento da obrigação de notificar o responsável pelo tratamento, sem demora justificada, em caso de violação de dados pessoais, prevista no n.º 7 do artigo 32º";

3) Alínea C) – "O incumprimento da obrigação de conservar um registo de atividades ou a conservação de um registo de atividades que não cumpra a totalidade das exigências previstas nos n.ºs 3 e 4 do artigo 26º".

Por outro lado, o diploma, especifica quais são as sanções criminais, previstas nos artigos 53º e seguintes. Ao abrigo do artigo 53º, "quem, sem a devida autorização ou justificação, aceder, por qualquer modo, a dados pessoais tratados ao abrigo da presente lei", será punido com pena de prisão até um ano ou com pena de multa até 120 dias, podendo ser agravado para 2 anos e 240 dias de multa, caso o acesso seja efetuado "através de violação de regras técnicas de segurança", "tiver proporcionado ao agente ou a terceiros benefício ou vantagem patrimonial" ou "tiver prejudicado inquéritos, investigações, processos judiciais ou a execução de sanções penais".

No que diz respeito ao artigo 54º, o diploma refere que quem copiar, subtrair ou ceder dados pessoais tratados ao abrigo da presente lei, sem previsão legal ou consentimento, é punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias, podendo ser agravada para 4 anos ou pena de multa até 480 dias, nos mesmo moldes do artigo anterior. São igualmente punidos com pena de prisão até 2 anos ou pena de multa até 240 dias, os elementos que efetuarem uma "interconexão ilegal" de dados pessoais (artigo 56º, da Lei n.º 59/2019, de 08 de agosto).

Quem, apagar, destruir, danificar ou modificar dados pessoais, sem a devida autorização ou justificação, será punido com pena de prisão até 2 anos ou pena de multa até 240 dias, podendo ser agravado para 4 anos ou pena de multa até 480 dias, se o dano causado

for considerado grave. Contudo, se os atos foram praticados por negligencia, não são previstos agravamentos (artigo 57º).

Nos casos de violação do dever de sigilo, o artigo 58º, n.º 1, da Lei n.º 59/2019, de 08 de agosto, refere que quem tiver obrigação a sigilo profissional e "sem justa causa e sem o devido consentimento, revelar ou divulgar, no todo ou em parte, dados pessoais tratados ao abrigo da presente lei", é igualmente punido com pena de prisão até 2 anos ou com pena de multa até 240 dias. A pena poderá ser agravada para o dobro (pena de prisão até 4 anos ou com pena de multa até 480 dias), nos casos em que o "agente for funcionário ou equiparado, nos termos da lei penal, advogado ou solicitador", "for encarregado de proteção de dados", "for determinado pela intenção de obter qualquer vantagem patrimonial ou outro benefício ilegítimo", "puser em perigo a reputação, a honra ou a intimidade da vida privada de terceiros", "tiver prejudicado inquéritos, investigações, processos judiciais ou a execução de sanções penais" (artigo 58º, n.º 2, da Lei n.º 59/2019, de 08 de agosto). À luz do, n.º 3 do artigo supramencionado, se os atos praticados através de negligência, será dada uma punição de pena de prisão até 6 meses ou pena de multa até 120 dias.

2.3.8. Possível implementação das In-Car Camera Systems

A junção das In-Car Camera Systems neste diploma, à semelhança do que acontece com a legislação estrangeira, mais concretamente a dos Estados Unidos da América, advém da igualdade de processos deste tipo de ferramenta, uma vez que as CPUI e as In-Ca Camera Systems são aparelhos muito semelhantes, diferenciando-se apenas no sítio onde são implementadas, no caso das CPUI, esta é colocada no uniforme do polícia e as In-Car Camera Systems, estão alojadas no interior da viatura policial, no entanto o seu objetivo é o mesmo, a captação de imagem, vídeo e som da atuação policial.

Posto isto, a implementação das In-Car Cameras Systems no presente diploma, fará todo o sentido, como apresentado anteriormente, a legislação dos Estados Unidos da América, não faz distinção, relativamente às Body Worn Cameras e as In-Car Cameras Systems, apenas diferencia a sua utilidade no modo de utilização.

A implementação deste aparelho de gravação, tem um caminho, de certa forma facilitado, uma vez que, não partirá do patamar zero, já que existe legislação relativamente

a um aparelho semelhante (CPUI), não sendo necessário a criação de uma nova legislação a abordar os mesmos assuntos.

Capítulo III – Conflito de Direitos

3.1. Direitos Fundamentais

Tal como foi mencionado anteriormente, a utilização de ferramentas/tecnologias, por parte da polícia, onde será necessário a utilização de imagens/vídeos de cidadãos, sem que estes tenham dado uma autorização prévia, levanta algumas questões a nível legal e poderá ser potencialmente danoso para alguns dos direitos, liberdades e garantia, presentes na CRP. Neste III capítulo, será abordado quais são alguns desses direitos que possivelmente poderão entrar em conflito com a implementação das In-Car Camara Systems.

3.1.1. Direito à imagem

O direito à imagem, encontra-se previsto no artigo 26º da Constituição da República Portuguesa, onde refere que "a todos são reconhecidos os direitos à identidade pessoal, ao desenvolvimento da personalidade, à capacidade civil, à cidadania, ao bom nome e reputação, à imagem…". Encontra-se também no Código Civil (CC), mais precisamente no artigo 79º, mencionando que "o retrato de uma pessoa não pode ser exposto, reproduzido ou lançado no comércio sem o consentimento dela".

Canotilho (2007) defende que o direito à imagem deverá ser observado em duas vertentes, numa primeira fase o direito de um indivíduo não ser fotografado ou exposto publicamente sem o seu consentimento e numa segunda, o direito de não ter essa sua imagem em forma gráfica ou montagem ofensiva de maneira a denegri-la.

> O direito à imagem é, pois, um direito que nada tem a ver com a imagem que os outros tenham de cada um de nós. Não se trata do direito da pessoa a ser apresentada publicamente de acordo com aquilo que ela é ou pensa ser realmente. (Canotilho,2007)

Contudo existem situações onde é possível, usar a imagem, sem primeiro ter um consentimento prévio, em situações como as previstas no artigo 79º, nº2 do CC "não é necessário o consentimento da pessoa retratada quando assim o justifiquem a sua notoriedade, o cargo que desempenhe, …", ainda neste artigo, é possível perceber que se o resultado da reprodução da imagem for prejudicial para a honra, esse ato é proibido, sendo punível pelo Código Penal (CP), no seu artigo 192º, com epígrafe "Devassa da vida privada", referindo que a pessoa que, sem consentimento da outra e com a intenção de "devassar a vida privada das pessoas", através de fotografias, filmagens divulgar conversas, escutar ocultamente conversas em lugares privados, será punido com pena de multa até 240 dias. Estes atos podem ainda ser agravados, no caso de serem efetuados para obter riqueza (artigo 197º, al. a), CP).

Conforme o Acórdão 128/92, do Tribunal Constitucional, o direito à imagem é "o direito ao não conhecimento por outrem da sua própria imagem física: no que se inclui decerto o retrato, mas se incluem igualmente todas as outras captações possíveis do corpo do indivíduo, da sua proteção imagética"

Por sua vez, é necessário que estes pressupostos estejam bem consolidados, para evitar quaisquer constrangimentos futuros, através das imagens captadas pelas In-Car Camera Systems. O conflito desta tecnologia e este direito é inevitável, visto que, as In-Car Camera Systems irão utilizar as imagens captadas sem o consentimento prévio, para uma futura análise. É crucial um estudo da matéria de direitos fundamentais, para mitigar quaisquer problemas que possa existir ao implementar-se esta ferramenta e perceber até que ponto o direito à imagem irá ser comprometido.

3.1.2. Direito à privacidade e reserva da intimidade da vida privada

No que diz respeito à legislação portuguesa, no artigo 26º, n.º 1 da CRP, é estabelecido o direito à privacidade por meio da expressão de direito à "reserva da intimidade da vida privada e familiar". Através da leitura do diploma é possível realçar dois direitos menores além deste direito fundamental: "(a) o direito a impedir o acesso de estranhos a informações sobre a vida privada e familiar e (b) o direito a que ninguém divulgue as informações que tenha sobre a vida privada e familiar de outrem" (Canotilho e Moreira,

2007). Posto isto, surgem então outros direitos que o protegem, presentes nos artigos 34º e 35º, do mesmo diploma, o direito à inviolabilidade do domicílio e da correspondência, como também a proibição do tratamento de dados pessoais por meio de meios informáticos sem o consentimento expresso do titular ou a autorização prévia necessária (Canotilho & Moreira, 2007).

Avaliando o nosso CC, no seu artigo 27º e posteriormente nos artigos 70º e seguintes, estão plasmados quais os direitos de personalidade que cada indivíduo possui, onde é possível verificar que existe uma proteção contra qualquer tipo de ofensa "ilícita ou ameaça de ofensa" à personalidade de cada um de nós, seja esta de forma física ou moral.

As In-Car Camera Systems podem captar não apenas as interações dos policiais com o cidadão, mas também as atividades privadas em áreas públicas, o que pode levantar preocupações sobre invasão de privacidade, especialmente em espaços sensíveis, como espaços junto de residências ou espaços públicos amplos como parques ou jardins. Neste caso, é praticamente impossível evitar a gravação de elementos que estejam no background da ação que está a ser gravada, é então, necessário que existam diretrizes especificas para o bom uso desta tecnologia, diretrizes essas que deveram ser similares às do uso das CPUI, uma vez que o intuito da utilização destas ferramentas é semelhante.

Posto isto, é de extrema importância a salvaguarda dos direitos à imagem, que estão previstos no artigo 79º, do CC e no artigo 26º da CRP, onde refere que a imagem de alguém, não pode ser exposta, sem o consentimento da pessoa. Este direito, irá ser abordado mais aprofundadamente, no seguimento deste estudo.

Na ótica de Bennett (2019), a recente investida, por parte das polícias, de utilizar este tipo de ferramentas, representa um risco significativo para o respeito pela reserva da vida privada. A fácil mobilidade oferecida pelas câmaras, torna muito difícil a obtenção do consentimento por parte do cidadão. O autor refere que no caso dos CCTV, o consentimento é normalmente dado pelo cidadão ao verificar que existe uma sinalização para a gravação dessas imagens, onde este decide consentir e caminhar no campo de visão do dispositivo.

Observando o prisma criminal, este direito encontra-se, de certa forma salvaguardado pelo CP, mais concretamente nos artigos 190º (Violação do domicílio ou perturbação da vida privada), 191º (Introdução em lugar vedado ao público), 192º (Devassa da vida privada), 193º (Devassa por meio informático), 194º (Violação de correspondência ou de

telecomunicações), 195º (Violação de segredo) e 196º (Aproveitamento indevido de segredo).

Mazur (cit in Pilati & Olivo, 2014, p. 292) aponta que:

> a privacidade é direito universal, na medida em que basta a qualidade de pessoa para que seja atribuída ao seu titular; perpétuo, se constituindo com o nascimento da pessoa extinguindo-se apenas com a sua morte; inato, pois essencial em relação à pessoa; e indisponível, unido ao sujeito originário por um nexo orgânico, que os torna inseparáveis.

Canotilho e Moreira (2007) referem a divisão, em 2 outros "direitos menores", a que este direito à privacidade e reserva da intimidade da vida privada, está sujeito. Por um lado, existe o direito "impedir o acesso de estranhos a informações sobre a vida privada e familiar", por outro o direito de ser serem divulgadas por outrem, certas informações no esférico deste direito.

Segundo o Acórdão 128/92, do Tribunal Constitucional, o direito à privacidade e reserva da intimidade da vida privada, insere-se numa esfera privada que é inviolável e não pode ser acedida por ninguém sem a permissão do proprietário. Este direito compreende "a autonomia, ou seja, o direito a ser o próprio a regular, livre de ingerências estatais e sociais, essa esfera de intimidade", como também "o direito a não ver difundido o que é próprio dessa esfera de intimidade, a não ser mediante autorização do interessado".

À luz do Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 28-09-2011:

> o direito à reserva sobre a intimidade da vida privada tutela situar-se-ia na primeira esfera. O que significaria que a privacidade abrange campos tão diversos como, por exemplo, o passado da pessoa, os seus sentimentos, factos atinentes à sua saúde, a respetiva situação patrimonial, os seus valores ideológicos e mesmo o seu domicílio que é, indiscutivelmente, o principal baluarte da intimidade da vida privada. Em contrapartida á medida que nos afastamos desses núcleos o fator de publicitação da vida do cidadão começaria a ser mais densificado e essa maior transparência não teria qualquer reserva em termos de tutela.

3.1.3. Direito à segurança

O direito à segurança está constituído no artigo 27º da CRP, com epigrafe "Direito à liberdade e à segurança". Este direito encontra-se simultaneamente plasmado na Convenção Europeia dos Direitos Humanos, no artigo 5º "Direito à liberdade e à segurança" e no artigo 3º, da Declaração Universal dos Direitos Humanos, "Todo o indivíduo tem direito à vida, à liberdade e à segurança pessoal.".

Segundo o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 28-09-2011:

> O direito à segurança não sendo um direito absoluto é, todavia, um direito constitucional que, qualitativamente, se situa num nível equiparável a outros direitos fundamentais que, pelo simples facto de o serem, não deixam de estar sujeitos a uma ponderação de valores. O Direito á segurança é uma garantia de outros direitos fundamentais e, simultaneamente, um direito inscrito no património de cada cidadão.

Assim sendo, a segurança poderá ser considerada como um dos elementos principais e essenciais para a vida humana.

Uma das confirmações sobre a relevância deste direito, é o papel, importantíssimo, que a polícia tem para o comprimento do mesmo, no artigo 272º, da CRP, é abordada a função das forças e serviços de segurança, onde estabelece que estas têm como missão "defender a legalidade democrática e garantir a segurança interna e os direitos do cidadão.

No que diz respeito ao reflexo que esta tecnologia (In-Car Camera Systems) tem perante este direto, ao contrário dos demais apresentados neste capítulo, é uma ferramenta que poderá vir a ter um impacto bastante positivo, uma vez que, vem aumentar o nível de segurança dos cidadãos e promover o direito à segurança.

Capítulo IV – Método

Na ótica de Lamy (2010, p.36), a pesquisa é dividida em dois passos de grande importância, o primeiro passo para o início de uma pesquisa é, portanto, compreender "qual papel que se espera para o pesquisador no palco em que ele atuará", isto é, a perceção de qual será o papel do investigador, relativamente à matéria em estudo.

Posteriormente, Lamy (2010, p.38), refere que deverá ser definido o problema do projeto de pesquisa, para isso o investigador deverá escolher uma área temática, encontrar um tópico específico e de seguida "questionar o próprio tópico para descobrir os demais caminhos da pesquisa".

O método é definido por Marconi & Lakatos (2003, p.83) como "o conjunto de atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo- conhecimentos válidos e verdadeiros-, traçando o caminho a ser seguido, detetando erros e auxiliando as decisões do cientista".

A Metodologia é compreendida como uma disciplina que "consiste em estudar, compreender e avaliar os vários métodos disponíveis para a realização de uma pesquisa acadêmica." O método examina, descreve e avalia técnicas de pesquisa que "possibilitam a coleta e o processamento de informações, visando ao encaminhamento e à resolução de problemas ou questões de investigação." (Prodanov e Freitas, 2013).

Lamego (2016, p.7), tem uma visão da metodologia jurídica como uma doutrina da aplicação prática do direito, onde a mesma deve oferecer certas diretrizes para determinar as fontes do direito, "com base para o reconhecimento de argumentos jurídicos válidos". Contudo, o método jurídico nem sempre é apresentado como a doutrina da aplicação de direito, mas sim como uma teoria da ciência do direito

Segundo Neves (1993), partilha da mesma ótica, onde refere que a metodologia do direito não deve ter normas rígidas e inflexíveis, deve focar se em analises dogmáticas do direito positivo.

Posto isto, Oliveira (2013) refere que:

> É possível dizer que a metodologia jurídica se constitui num discurso sobre o método jurídico, ou ainda, numa teoria sobre o método jurídico a ser utilizado

para solucionar os casos judiciais, tendo por base a interpretação de textos que compõem a base normativa de uma determinada ordem jurídica.

A presente dissertação irá recorrer ao método jurídico, mais concretamente, através da investigação de fontes de direito, tais como a lei, a jurisprudência e a doutrina, e ainda interpretação e reflecção crítica. Com a implementação desta metodologia, o investigador procura aprofundar todos os conhecimentos relacionados com a temática em estudo.

Capítulo V – Apresentação e discussão de resultados

Neste capítulo irão ser analisados e discutidos os resultados obtidos, através da análise da legislação e da jurisprudência, referente à implementação das In-Car Camera Systems, tendo como principal foco a legislação existente em Portugal, nomeadamente a referente às CPUI e a legislação estrangeira (Estados Unidos da América), referente às Body Worn Cameras e as In-Car Camera Systems, também conhecidas como LERDs.

5.1. Principais vantagens/potencialidade da utilização das In-Car Camera Systems pela PSP

Após a análise, efetuada ao longo desta dissertação, foi possível apurar as demais vantagens/potencialidades na implementação e utilização, de aparelhos de gravação, mais concretamente as In-Car Camera Systems.

O impacto que esta tecnologia, poderá vir a ter, dentro dos quadros da Polícia de Segurança Pública, é de grande relevância, uma vez que, a sua utilização irá influenciar a forma de trabalho de todos os agentes.

Primeiramente, importa mencionar que, as In-Car Camera Systems, são uma mais valia para a PSP, no que concerne à transparência da atuação policial, como já referido, este tipo de tecnologias, possuem um conjunto vasto de caraterísticas que permitem ao agente, ter as suas interações com o cidadão, de certa forma controladas, visto que existe uma gravação de toda a sua interação. Posto isto, é possível verificar que a PSP, necessita de munir os seus homens com equipamentos que possibilitem um aumento da transparência policial, aumento do sentimento de segurança por parte dos cidadãos e dar uma certa legitimidade à sua intervenção.

Outra das grandes vantagens/potencialidades das In-Car Camera Systems, é o facto de que este tipo de tecnologia tem um forte impacto naquilo que diz respeito a um papel preventivo/dissuasor de comportamentos indesejados, tanto por parte dos cidadãos, como dos polícias. Com a implementação das In-Car Camera Systems, a Polícia de Segurança Pública, tem ao seu dispor, uma ferramenta que permite controlar, em certa forma, os

comportamentos indesejados dos polícias, uma vez que estes, como referido ao longo desta dissertação, tendem a ter um maior cuidado, no que concerne às suas interações com o cidadão, visto que existe uma ferramenta tecnológica a gravar todas as suas interações.

Este facto mencionado anteriormente, tem o mesmo impacto no comportamento do cidadão, uma vez que estes, tendem a ter um comportamento, de certa forma, mais calo e dentro da normalidade, visto que existe uma câmara a captar as imagens da interação/ação entre o mesmo e o polícia.

Por fim, a utilização das In-Car Carema Systems, permitem à Polícia de Segurança Pública, ter um dispositivo que possibilita a utilização das gravações como como meio de prova. O vídeo captado pelas câmaras pode ajudar a documentar as ocorrências e a natureza de vários tipos de crimes, reduzir o tempo total necessário para os OPCs preencherem todo o tipo de expediente a elaborar nos processos, comprovar as provas apresentadas e conduzir a um maior número de confissões por parte dos infratores.

Neste sentido, a utilização desta ferramenta é de grande importância, visto que, poderá substituir o testemunho de alguns intervenientes, onde o mesmo seria baseado na memória de cada um e possivelmente poderia vir a ter a sua veracidade comprometida. Assim sendo, as provas obtidas através das In-Car Camera Systems seriam mais fidedignas.

Nos termos do art.º 124.º, n.º 1 do CPP constituem "objeto da prova, todos os factos juridicamente relevantes para a existência ou inexistência de crime, a punibilidade ou não punibilidade do arguido e a determinação da pena ou da medida de segurança aplicáveis".

5.2. Principais desafios/limitações da utilização das In-Car Camera Systems pela PSP

Como mencionado anteriormente, a utilização de tecnologias, por parte da Polícia de Segurança Pública, que visam a auxiliar a operacionalidade dos agentes da força de segurança, também acarretam certos desafios/limitações.

O principal desafio para a implementação das In-Car Camera Systems, incide no conflito que este dispositivo poderá ter com os direitos, liberdades e garantias dos cidadãos. O direito à imagem e o direito à reserva da vida privada, são os dois direitos que poderão

conflituar de forma mais direta com a utilização das In-Car Camera Systems, uma vez que, esta tecnologia irá permitir uma gravação, sem consentimento prévio, por parte do indivíduo que está a ser gravado. No entanto, é necessário perceber que a PSP, poderá restringir certos direitos (conforme o artigo 18º da CRP), para salvaguardar um bem maior, a segurança dos cidadãos ou mesmo em casos que seja mais benéfico a restrição, cabe à PSP, perceber até que ponto é possível que exista uma restrição desses direitos, em prol da segurança do cidadão, garantindo assim um maior sentimento de segurança e combater / prevenir a criminalidade.

O custo das In-Car Camera Systems, poderá ser um dos desafios, devido à escassez de recursos humanos e materiais na Polícia de Segurança Pública, este ponto, torna-se fulcral, na medida em que é necessário perceber como poderá ser efetuado este investimento. Através desta ótica, é plausível questionar, mais aprofundadamente sobre os meios, atualmente disponíveis na instituição, com é do conhecimento de todos, a Polícia de Segurança Pública, vive uma fase de falta de recursos humanos, materiais e monetários para reforçar os quadros da instituição, onde este motivo, transforma-se num entrave para a implementação de novas tecnologias.

A PSP necessitará fazer uma análise sobre os prós e contras da implementação das In-Car Camera Systems e perceber qual o tipo de investimento a ser implementado, perceber se a abordagem de equipar apenas um número limitado de veículos, consoante a localização da área territorial e a taxa de criminalidade existente nessa área.

O investimento desta tecnologia, não recai apenas para a aquisição dos dispositivos em si, mas também na manutenção que será necessário realizar ao longo do tempo, para que os mesmos tenham uma longevidade maior. A atualização dos sistemas de hardware e software serão outro investimento necessário para o uso das In-Car Camera Systems, como também a aquisição de um sistema de armazenamento de dados e a sua devida gestão e controlo.

É essencial garantir que as gravações das In-Car Camera Systems sejam precisas, íntegras e confiáveis, isso requer procedimentos adequados para a preservação e autenticação das gravações, bem como a prevenção de manipulação ou adulteração das imagens.

O armazenamento de imagens, por meio das câmaras nas viaturas policiais levantam preocupações, relacionadas com a proteção de dados pessoais e privacidade dos cidadãos. A PSP deverá garantir que suas práticas estejam em conformidade com as leis e regulamentos de proteção de dados, como o Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD).

Outro dos desafios, incide na formação dos polícias para a implementação deste tipo de dispositivos, visto a PSP necessita de criar padrões e diretrizes especificas para a utilização das In-Car Camera Systems, contribuindo assim para uma homogeneidade de processos e uma uniformidade em toda a instituição.

Através do estudo, verificamos que a dependência deste tipo de ferramentas, encontra-se como uma das principais desvantagens. As In-Car Camera Systems vêm, de certa forma, revolucionar a sua função dos agentes de autoridade, é de extrema importância que a sua utilização seja efetuada de forma correta e eficaz, não devendo estar dependente dela.

É importante evitar que as Forças e Serviços de Segurança ao implementarem esta tecnologia, percam algumas aptidões a nível operacional, que fiquem puramente dependentes destas vias para solucionar os seus processos/problemas.

Por último, um dos desafios que verificamos ao longo do estudo, é a diferente realidade entre Portugal e os Estados Unidos da América (países em estudo), uma vez que são completamente distintos. Portugal, encontra-se numa realidade, distante da dos EUA, e é necessário perceber até que ponto o investimento neste tipo de ferramentas tecnológicas (In-Car Camera Systems) é a melhor solução, neste momento.

Capítulo VI – Conclusão

No presente capítulo, serão abordados um conjunto de tópicos que irão dar por concluído o estudo, com base na informação exposta ao longo do trabalho serão analisados os objetivos do presente estudo, a resposta ao problema de investigação, verificar quais foram as limitações na elaboração da presente dissertação de mestrado e por fim um conjunto de propostas para investigações futuras.

6.1. Confirmação dos objetivos

Atualmente, em Portugal, não está previsto a utilização das In-Car Camera Systems, por parte das Forças de Segurança, no entanto o uso desta ferramenta tecnológica, em contexto mundial é fortemente utilizado, nomeadamente nos Estados Unidos da América, um dos maiores, senão o maior, utilizador das In-Car Camera Systems num contexto policial.

No que concerne ao primeiro objetivo deste estudo, (identificar as principais potencialidades da utilização das "In-Car Camera Systems"), este aparelho de gravação de imagem, vídeo e som, proporciona uma vasta panóplia de potencialidades, que vêm auxiliar o agente na sua operacionalidade.

O aumento da transparência e legitimidade na interação dos polícias com o cidadão, é algo que as In-Car Camera Systems proporcionam, uma vez que polícia, em Portugal deve agir dentro dos limites da lei, garantindo que as suas ações sejam justas, equitativas e respeitem os direitos individuais de todos os cidadãos. É necessário munir as forças de segurança de ferramentas que beneficiem a transparência, tais como o uso de aparelhos/ferramentas, onde o seu objetivo principal seja a obtenção de provas claras e fidedignas, através da captura de imagem, vídeo e som, tais como as In-Car Camera Systems e as Body Cams.

A lei estabelece que a atuação das forças policiais deve ser regida pelo respeito pelos direitos fundamentais dos cidadãos e pelos três princípios fundamentais: a legalidade, ou seja, a atuação dos agentes deve estar estritamente alinhada com as leis e regulamentos

vigentes, garantindo que todas as ações sejam realizadas dentro dos limites legais e de forma transparente; proporcionalidade, onde as ações dos polícias devem ser proporcionais e necessárias em relação ao objetivo pretendido, evitando o uso excessivo da força; e por fim o princípio da imparcialidade, onde as ações devem ser concretizadas de forma neutra e objetiva, sem favorecimentos ou preconceitos, garantindo que todas as pessoas sejam tratadas de forma justa e igual perante a lei, independentemente de sua origem, raça, sexo, religião, opinião política ou qualquer outra característica pessoal.

O impacto que as In-Car Camera Systems têm no comportamento dos policias e nos cidadãos, transporta outra potencialidade, visto que, tanto os polícias como os cidadãos, terão os seus comportamentos, "controlados" e moderados, pela presença de um aparelho de gravação que irá captar toda a sua interação, descartando assim quaisquer possíveis comportamentos indesejados.

Além disso, a presença das câmaras no interior das viaturas policiais pode aumentar a confiança dos cidadãos nas autoridades. A transparência proporcionada pela gravação de vídeo das ações dos polícias, pode ajudar a garantir que os procedimentos sejam conduzidos de uma maneira justa e imparcial. Os cidadãos podem sentir-se mais seguros sabendo que há um registo objetivo das suas interações com a polícia, o que pode incentivar a uma maior cooperação e colaboração com as autoridades.

Por outro lado, as In-Car Camera Systems, podem ajudar a melhorar a segurança dos Polícias, durante o cumprimento das suas funções, ao registar objetivamente as interações com o público e eventos que ocorrem ao redor do veículo, as câmaras poderão fornecer evidências cruciais em caso de incidentes ou confrontos, ajudando a esclarecer desacatos e proteger os policiais de acusações falsas ou injustas.

A utilização desta ferramenta tecnológica como meio de prova, poderá vir a ter um grande impacto no trabalho da polícia, como referido ao longo do estudo, nos Estados Unidos da América, as In-Car Camera Systems e as Bodu Worn Cameras, são ferramentas essenciais para captar provas, necessárias para a conclusão dos demais processos pendentes.

Neste sentido, a utilização desta ferramenta é de grande importância, visto que, poderá substituir o testemunho de alguns intervenientes, onde o mesmo seria baseado na memória de cada um e possivelmente poderia vir a ter a sua veracidade comprometida, assim sendo, as provas obtidas através das In-Car Camera Systems seriam mais fidedignas.

Relativamente ao segundo objetivo (Identificar as principais limitações da utilização das In-Car Camera Systems), foram identificadas três limitações, sendo a primeira o potencial conflito com os direitos, liberdades e garantias.

Se existir necessidade de restringir alguns dos DLG, é de extrema importância verificar os três princípios fundamentais para que ocorra essa restrição, são esses: a adequação, onde será verificado se a norma restritiva é, de certa forma, apropriada para alcançar o resultado pretendido; a proporcionalidade, através deste princípio, é observado se a restrição é considerada como justa, isto é, se o resultado pretendido não é obtido através de medidas desnecessárias; a necessidade, através deste principio, irá ser verificado se existe necessidade de interferir com os DLG, ou seja, se a sua restrição é a medida menos lesiva para o cidadão.

A segunda limitação incide no custo/beneficio da aquirisão das In-Car Camera Systems, como referido no presente estudo, o valor monetário para a implementação desta ferramenta, seria algo elevado, o que poderá criar um certo receio em apostar na sua implementação, contudo e analisando o caso dos EUA, o benefício de ter uma ferramenta de gravação como as In-Car Camera Systems, é muito grande, podendo colmatar e cooperar com outros sistemas de gravação, tal como as CPUI.

No que concerne à última limitação, analisada neste estudo, a possível dependência que os agentes poderão vir a ter ao utilizar as In-Car Camera Systems, é necessário evitar, desde o início, que os agentes se apoiem neste tipo de tecnologias e descartem a sua própria discricionariedade e julgamento ao lidar com situações complexas e dinâmicas, porque sabem que suas ações estão a ser gravadas.

O terceiro objetivo para a elaboração desta dissertação de mestrado, incidiu na identificação e análise do conflito de direitos associados à utilização das In-Car Camera Systems. Através da análise, podemos concluir que os direitos que poderão entrar em conflito com a implementação e uso dos dispositivos de gravação, são o direito à imagem, direito à privacidade e reserva da vida privada e o direito à segurança.

A análise da legislação inerente às In-Car Camera Systems, tendo em conta o atual regime jurídico das CPUI, consubstancia-se no quarto objetivo, na elaboração desta dissertação de mestrado.

Foi nos possível concluir que, a legislação para a implementação das In-Car Camera Systems, teria um caminho facilitado, uma vez que, a legislação existente para as CPUI, é perfeitamente ajustável a esta tecnologia, visto que, ambos os dispositivos, possuem caraterísticas, procedimentos e utilidade semelhante.

A possibilidade de enquadrar as In-Car Camera Systems, no DL n.º 2/2023, de 02 de janeiro, é uma opção viável, consoante a comparação com a realidade vivida nos EUA, onde as In-Car Camera Systems e as Body Worn Cameras, são reguladas por um mesmo diploma, nos casos de Indiana, são previstas na Lei "ENF-010", de 19 julho de 2023, Tennesse regulada pelo Manual da Metropolitan Nashville Police Department de 2023 e Florida pelo "1140.11 – "Mobile Video Recording Systems" com data a 14 de fevereiro, de 2024.

No que diz respeito ao quinto objetivo, nomeadamente à análise da admissibilidade da implementação das In-Car Camera Systems, por parte da PSP, foi-nos possível concluir que a sua implementação é positiva, uma vez que, como referido anteriormente, existe uma base legal semelhante e tendo em consideração ao país com maior impacto, no uso desta tecnologia, a sua implementação é muito fiável.

Por fim, o último objetivo em estudo, é são as formas de armazenamento da base de dados, onde, podemos concluir que existe uma panóplia de requisitos que serão necessários cumprir.

As gravações efetuadas pelas In-Car Camera Systems deverão ser geridas, catalogadas e armazenadas por um sistema digital de gestão e armazenamento, designado por sistema. Sistema esse que poderá ser o mesmo que as CPUI, para facilitar a filtragem de dados, no entanto deverão ter a respetiva designação, com o intuito de conseguir identificar qual o aparelho de gravação que efetuo as imagens.

6.2. Resposta ao problema de investigação

Com a análise e conclusão apresentada anteriormente, é necessário dar resposta à pergunta de partida e as demais perguntas derivadas.

No que concerne à pergunta de partida ""Quais as principais potencialidades e desafios da utilização da In-Car Camera Systems na atividade policial?", como referido na

conclusão, as potencialidades das In-Car Camera Systems, consubstanciam-se numa maior legitimidade e transparência policial, num impacto preventivo e dissuasor no comportamento dos cidadãos e dos próprios polícias, e por fim a utilização desta tecnologia como meio de prova.

Relativamente às perguntas derivadas, estas são:

1) É admissível a utilização das In-Car Camera Systems pela PSP, perante o sistema jurídico português?

2) As imagens captadas pelas In-Car Camera Systems poderão ser valoradas como meio de valoração de provas?

3) Como seria efetuado o armazenamento das filmagens na base dados?

No tocante à pergunta n.º 1, foi possível verificar, através da análise efetuada ao longo de todo o estudo e posteriormente na conclusão que, a resposta a esta pergunta, seria "sim", uma vez que existe uma base legal, mais concretamente o DL n.º 2/2023, de 02 de janeiro, que torna admissível a utilização das CPUI. Neste sentido as In-Car Camera Systems, seriam admissíveis à luz do mesmo diploma, uma vez que são dispositivos semelhante e existe analise jurídica estrangeira que comprova a junção destes dois aparelhos, num só diploma.

Relativamente à pergunta derivada n.º 2, foi-nos possível concluir que, uma vez que as CPUI têm nas suas capacidades a gravação de imagens, vídeo e som que poderão ser valorados como meios de provas, e uma vez que colocamos as In-Car Cameras, no mesmo patamar.

Por último, a pergunta derivada n.º 3, que através do exposto em todo o estudo, é possível concluir que os requisitos de armazenamento das filmagens, estariam ao abrigo do DL n.º 2/2023, de 02 de janeiro, onde estabelece que é necessário a criação de uma base de dados (sistema), onde as gravações serão transferidas e posteriormente conservadas e protegidas.

6.3. Limitações ao estudo

Neste ponto, serão abordadas as limitações que ocorreram ao longo de toda a pesquisa, análise, elaboração e conclusão do estudo.

A principal limitação, na realização desta dissertação de Mestrado, incide sobre o facto de existir uma escassez, a nível de legislação e bibliografia portuguesa, sobre a temática das In-Car Camera Systems, tornando assim, o trabalho de investigação muito complicado.

Por outro lado, a existência abundante de bibliografia estrangeira (EUA) relativamente a estes dispositivos, surpreendentemente foi outra limitação existente, uma vez que muita da informação encontra-se desatualizada e o seu foco principal incidia nas Body Worn Cameras.

Por fim, a última limitação a mencionar, prende-se no facto de a maior parte da informação policial, relativamente ao uso das In-Car Camera Systems, encontra-se em estado confidencial, não dando acesso para a sua análise.

6.4. Propostas para futuras investigações

Como referido anteriormente, a bibliografia existente em Portugal, no que diz respeito às In-Car Camera Systems, é muito escassa, dando espaço para a elaboração de estudos pioneiros na temática mencionada.

Neste ponto serão enumeradas uma panóplia de sugestões para futuras investigações, com base na implementação e utilização das In-Car Camera Systems.

Como possibilidades de desenvolvimento de trabalhos futuros sugere-se:

- Analisar o custo/benefício da utilização das In-Car Camera Systems;
- Avaliar a perceção dos polícias relativamente às In-Car Camera Systems;
- Avaliar o desenvolvimento da formação/treino dos policias, através das In-Car Camera Systems;
- Comparar as In-Car Camera Systems com outro tipo de ferramenta tecnológica;
- Qual o impacto das In-Car Camera Systems na confiança pública;
- Qual o impacto das In-Car Camera Systems na redução de queixas contra polícias;

- Qual o impacto das In-Car Camera Systems no combate à criminalidade;

Referências Bibliográficas

Adamová, V. (2020). Dashcam as a device to increase the road safety level. Proceedings of CBU in Natural Sciences and ICT, 1, 1-5. https://www.researchgate.net/publication/347167616_DASHCAM_AS_A_DEVICE_TO_INCREASE_THE_ROAD_SAFETY_LEVEL/fulltext/63d9715dc97bd76a824eb1aa/DASHCAM-AS-A-DEVICE-TO-INCREASE-THE-ROAD-SAFETY-LEVEL.pdf

Albardeiro, N. (2020). Body-Worn Cameras: Perceção dos polícias com funções operacionais da Divisão Policial da Amadora. (Dissertação de Mestrado). Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/32969

Albuquerque, S. I. D. S. Q. (2022). O impacto da tecnologia no policiamento.

Ariel, B. (2016a). Police body cameras in large police departments. The Journal of Criminal Law and Criminology, 729–768.

Ariel, B. (2016b). Increasing cooperation with the police using body worn cameras. Police Quarterly, 326–362

Ariel, B., Farrar, W. A., & Sutherland, A. (2015). The effect of police body-worn cameras on use of force and citizens: complaints against the police: A randomized controlled trial. Journal of Quantitative Criminology, 509–535

Bennett, C. (2019). The privacy implications of police body-worn cameras. Policing and Society, 29(7), 769-785.

Brunson, R. K., & Miller, A. (2023). Police observational research in the twenty-first century. Annual Review of Criminology, 6, 205-218.

Buana, A. P., Tjolleng, A., & Aswari, A. (2021). Legal Aspects The use of dashboard cameras as an effort to develop traffic law. Golden Ratio of Law and Social Policy Review (GRLSPR), 1(1), 26-31.

Bureau of Justice Assistance. (2014). Eugene Police Department body-worn camera policy. https://bja.ojp.gov/sites/g/files/xyckuh186/files/media/document/or_eugenepd_bwc_policy.pdf

Campos, L. & Canavezes, S. (2007). Introdução à globalização.

Canotilho, J. (2003). Direito constitucional e teoria da constituição (7.ª ed., 4.ª reimp.). Coimbra: Edições Almedina.

Canotilho, J. J. G., & Moreira, V. (2007). Constituição da República Portuguesa Anotada. Coimbra: Coimbra Edições.

CBU in Natural Sciences and ICT, 1, 1-5.

Chapman, B. (2019). Body-worn cameras: What the evidence tells us. National Institute of Justice Journal, 280, 1-5.

Cobli. Dash Cam: O que é, como funciona e como instalar no carro. Cobli. https://www.cobli.co/blog/dash-cam/

Coutinho, C. (2018). Metodologia de Investigação em Ciências Sociais e Humanas: Teoria e Prática: Almedina

Cunha, J. (2017). As imagens de videovigilância como meio de prova penal: uma abordagem à Lei n. º1/2005 (Dissertação de Mestrado). Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna https://comum.rcaap.pt/handle/10400.26/20019

Elias, L. (2018). Ciências Policiais e Segurança Interna: desafios e prospetiva. ISCPSI.

Florida Senate. (2024). Statutes. https://www.flsenate.gov/laws/statutes

Franchi, M., Zamfirescu-Pereira, J. D., Ju, W., & Pierson, E. (2023). Detecting disparities in police deployments using dashcam data. In Proceedings of the 2023 ACM Conference on Fairness, Accountability, and Transparency (pp. 534-544).

Garner, J. P. (2018). Installing Rear Visibility Cameras in Police Vehicles to Reduce Fleet Accidents.

Giovannini, E., Giorgetti, A., Pelletti, G., Giusti, A., Garagnani, M., Pascali, J. P., ... & Fais, P. (2021). Importance of dashboard camera (Dash Cam) analysis in fatal vehicle–

pedestrian crash reconstruction. Forensic Science, Medicine and Pathology, 17(3), 379-387.

Gouveia, B. (2018). Direito da segurança: Cidadania, soberania e cosmopolitismo. Almedina

Gouveia, B. (2020). Manual de Direito Constitucional (6ª ed,, Vol. II). Almedina

Hyland, S. (2018). Body-worn cameras in law enforcement agencies, 2016 (pp. 1-20). Washington, DC: US Department of Justice, Office of Justice Programs, Bureau of Justice Statistics.

Indiana General Assembly. (2024). Indiana General Assembly. https://iga.in.gov/

Indiana State Police. (2024). Standard operating procedures: Enforcement. https://www.in.gov/isp/directives/standard-operating-procedures/#Enforcement

Lakatos, E. M., & Marconi, M. de A. (2010). Fundamentos de metodologia científica

Lallie, H. S. (2020). Dashcam forensics: A preliminary analysis of 7 dashcam devices. Forensic Science International: Digital Investigation, 33, 200910.

Lamego, J. (2023). Elementos de metodologia jurídica. Leya.

Lamy, M. (2011). Metodologia da pesquisa jurídica: técnicas de investigação, argumentação e redação (p. 145). Rio de Janeiro: Elsevier.

Lin, R. (2015). Police body worn cameras and privacy: Retaining benefits while reducing public concerns. Duke L. & Tech. Rev., 14, 346.

Lum, C., Koper, C., Wilson, D., Stoltz, M., Goodier, M., Eggins, E., Higginson & Mazerolle, L. (2020). Body-worn cameras effects on police officers and citizen behavior: A systemactic review. Campbell systematic reviews. https://doi.org/10.1002/cl2.1112

Lum, C., Stolz, M., Koper, C. & Scherer, J. (2019). Research on body-worn cameras: What we know, what we need to Know. Criminology and Public Policy. 10.1111/1745-9133.12412

Marconi, M. de A., & Lakatos, E. M. (2003). Fundamentos de metodologia científica (5a ed.). Atlas.

Metropolitan Nashville Police Department. (2023). MNPD Manual. https://www.nashville.gov/sites/default/files/2023-07/MNPD-Manual.pdf?ct=1689616240

Miranda, J. (2012). Manual de Direito Constitucional, Vol. IV (5th Ed). Coimbra Editora

Mondego, R. I. (2019). A implementação de câmeras nas viaturas da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro: um estudo de caso (Master's thesis, São Paulo, Brasil: FLACSO Sede Brasil).

Morgado, S. M. A., & Alves, R. (2019). Core capabilities: Body-worn cameras in Portugal. European Law Enforcement Research Bulletin, 1(18), 107-122. https://bulletin.cepol.europa.eu/index.php/bulletin/article/view/342

Oliveira, R. (2013). Método jurídico e interpretação do direito: reflexões programáticas sobre a concretização dos direitos coletivos.

Orlando Police Department. (2024). Mobile video recording systems. Orlando.gov. https://www.orlando.gov/files/sharedassets/public/v/8/documents/opd/policies-and procedures/police-operations/1140.11-mobile-video-recording-systems.pdf

Park, S., Kim, J., Mizouni, R., & Lee, U. (2016). Motives and concerns of dashcam video sharing. In Proceedings of the 2016 CHI Conference on Human Factors in Computing Systems (pp. 4758-4769).

Pilati, J. I., & Olivo, M. V. C. (2014). Um novo olhar sobre o Direito à Privacidade: Caso Snowden e pós-modernidade jurídica. Sequência, 35(69), 281-300. doi: 10.5007/2177-7055.2014v35n69p281

PowerDMS. (2023). Law enforcement recording devices policy. https://public.powerdms.com/Ind3899/documents/2007737/ENF010%20Law%20Enforcement%20Recording%20Devices

Quivy, R., & Campenhoudt, L. (2008). Manual de Investigação em Ciências Sociais. Gradiva.

Rossetti, R., & Angeluci, A. (2021). Ética Algorítmica: questões e desafios éticos do avanço tecnológico da sociedade da informação. Galáxia (São Paulo).

Sarmento, M. (2013). Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses (1.ª ed.). Universidade Lusíada Editora.

Štitilis, D., & Laurinaitis, M. (2016). Legal regulation of the use of dashboard cameras: Aspects of privacy protection. Computer Law & Security Review, 32(2), 316-326.

Strain, T., Wilson, R. E., & Littleworth, R. (2023). Patrol regimes for traffic officers in transportation asset monitoring. Transportation research record, 2677(1), 1039-1058.

Turner, B. L., Caruso, E. M., Dilich, M. A., & Roese, N. J. (2019). Body camera footage leads to lower judgments of intent than dash camera footage. Proceedings of the National Academy of Sciences, 116(4), 1201-1206.

United States Department of Justice. (2004). The use of force by police: Overview of national and local data (Problem-oriented guides for police series, guide no. 4). Community Oriented Policing Services. https://portal.cops.usdoj.gov/resourcecenter/RIC/Publications/cops-w0404-pub.pdf

Valente, M. (2017). Teoria Geral do Direito Policial (5ª ed). Almedina.

Valente, M. (2019). Teoria Geral do Direito Policial (6ªed.) Almedina.

Legislação, Jurisprudência, Pareceres e Documentos internos da Polícia

Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 128/92, publicado no Diário da República, II Série, de 24 de julho de 1992, e nos Acórdãos do Tribunal Constitucional, vol. 21, pp. 481

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça (28-09-2011). Processo 22/09.6YGLSB.S2)

Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia

Convenção europeia dos direitos do homem

Constituição da República Portuguesa. Diário da República. Série I, n.º 86/1976, 738-775. Assembleia Constituinte.

Declaração Universal dos Direitos do Homem

Decreto-Lei n.º 2/2023, de 2 de janeiro (Define a utilização das câmaras portáteis de uso individual pelos agentes policiais).

Lei n.º 95/2021, de 29 de dezembro (Regula a utilização e o acesso pelas forças e serviços de segurança e pela Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil a sistemas de videovigilância para captação, gravação e tratamento de imagem e som, revogando a Lei n.º 1/2005, de 10 de janeiro). Diário da República. Série I, 3-12. Assembleia da República

Proposta de Lei n.º 111/XIV/2.ª (2021). Regula a utilização de sistemas de vigilância por câmaras de vídeo pelas forças e serviços de segurança. Diário da Assembleia da República II série A n.º 190, 2021.09.07, da 2.ª SL da XIV Leg pp. 7-16. https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheIniciativa.aspx?BID=12 1083

Regulamento (UE) n.º 679/2016, de 27 de abril

Anexos

Anexo A – In-Car Camera Systems

Figura 1- In-Car Camera System

Fonte: Departamento de Segurança Interna dos Estados Unidos. (2010). *System Assessment and Validation for Emergency Responder.* Departamento de Segurança Interna dos Estados Unidos. https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/ICCS_TN_1007-508.pdf