

CADERNOS NAVAIS
N.º 22 – Julho - Setembro 2007

SEMINÁRIO “UMA MARINHA DE DUPLO USO”

Intervenções dos Conferencistas

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica
Edições Culturais da Marinha
LISBOA

O Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), foi criado pelo Despacho número 2/07, de 29 de Janeiro, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), sucedendo ao Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia, já com sete anos de existência.

Ao GERE, situado na directa dependência do Almirante CEMA, incumbe, duma forma geral, a elaboração e divulgação de estudos sobre assuntos estratégicos de interesse geral e em especial para a Marinha. No âmbito das suas competências específicas, o GERE promove a publicação de matérias que tenham analogia com a sua actividade, através das colecções dos *Cadernos Navais*, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

TÍTULO:

SEMINÁRIO "UMA MARINHA DE DUPLO USO"

COLECÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO/ANO:

22/Julho-Setembro 2007

EDIÇÃO:

Comissão Cultural da Marinha
Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE)

ISBN 978-972-8004-96-5

Depósito Legal n.º 183 119/02

Tiragem: 600 exemplares

EXECUÇÃO GRÁFICA:

António Coelho Dias, S. A.

OBJECTIVOS DO SEMINÁRIO

A recente revisão da Doutrina Estratégica Naval (DEN) consagra o paradigma operacional da "Marinha de Duplo Uso", cujo desenvolvimento permite a sistematização teórica do conceito de emprego de meios, numa lógica de racionalização de recursos e de acrescida eficácia de actuações expedicionárias e jurisdicionais.

Paralelamente, foi recentemente aprovada pelo Estado português a "ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR", e encontra-se em debate no seio da União Europeia (UE) o "LIVRO VERDE PARA UMA FUTURA POLÍTICA MARÍTIMA DA UNIÃO: UMA VISÃO EUROPEIA PARA OS OCEANOS E OS MARES". Ambos os documentos encerram um carácter marcadamente estruturante para o desenvolvimento de políticas marítimas a nível nacional e da UE.

Face ao que antecede, e enquadrado nas atribuições e competências do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), afigura-se oportuno suscitar um momento de reflexão institucional, aberto ao exterior e com a adequada divulgação junto dos órgãos de comunicação social, sobre o desafio que encerram, por um lado a revisão da DEN e, por outro lado, os desenvolvimentos das políticas marítimas a nível nacional e da UE, no sentido de se interiorizarem e difundirem os novos conceitos, e de se evidenciar a importância do contributo operacional da Marinha para o exercício da autoridade do Estado no mar. É este o propósito do presente seminário, subordinado ao tema "Uma Marinha de Duplo Uso", a realizar nas instalações da Academia de Marinha nas manhãs dos dias 13 e 14 de Março, também aberto à participação de entidades externas convidadas.

SEMINÁRIO “UMA MARINHA DE DUPLO USO” PROGRAMA

DIA 13 DE MARÇO DE 2007

09:30 – 09:40 ABERTURA ALM CEMA

PERSPECTIVAS CONCEPTUAIS		
PERÍODO	INTERVENÇÃO	ORADOR

09:40 – 10:15	THE BROADER ROLE OF NAVIES – A DOCTRINAL PERSPECTIVE	PROF. ERIC GROVE
10:15 – 10:50	NAVAL AND MARITIME POWER IN THE 21 ST CENTURY – PUBLIC AND PREVENTIVE DIPLOMACY AND PROJECTING POWER AND INFLUENCE ASHORE	PROF. HARLAN ULLMAN
10:50 – 11:15	DEBATE	
11:15 – 11:25	INTERVALO	
11:25 – 11:45	A MARINHA DE DUPLO USO: O CASO PORTUGUÊS	VALM LOPO CAJARABILLE
11:45 – 12:10	O PREFEITO MARÍTIMO	VALM JACQUES MAZARS
12:10 – 13:00	DEBATE	
13:00 – 14:30	ALMOÇO	

DIA 14 DE MARÇO DE 2007

PERSPECTIVAS CONCEPTUAIS		
PERÍODO	INTERVENÇÃO	ORADOR

09:00 – 09:20	A AUTORIDADE DO ESTADO NO MAR	VALM MEDEIROS ALVES
09:20 – 09:40	O PODER NAVAL NUM QUADRO ALARGADO DE SEGURANÇA	VALM VARGAS DE MATOS
09:40 – 09:55	DEBATE	
09:55 – 10:05	INTERVALO	
10:05 – 12:00	COLABORAÇÃO INSTITUCIONAL	DR. JOSÉ BRAZ (PJ) DR. PEDRO MATOS (SEF) DR. PEDRO PICCIOCHI (ASAE) TCOR TIMÓTEO PEDROSO (GNR) ENG ^a NATÉRCIA CABRAL (SEC. EST. TRANSPORTES) DR ^a . M ^a JOSÉ POLICARPO (SEC. EST. PESCAS)
12:00 – 12:40	DEBATE	

12:40 – 13:00	ENCERRAMENTO	SEDNAM ALM CEMA
---------------	--------------	--------------------

13:00 – 14:30 ALMOÇO

**SEMINÁRIO “UMA MARINHA DE DUPLO USO”
DISCURSO DE ABERTURA DE SEXª ALM CEMA**

13MAR07

- Exmº Senhor Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar;
- Excelentíssimos Senhores, Professores Eric Grove e Harlan Ullman e Almirante Jacques Mazars;
- Ilustre Presidente do Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas,
- Magníficos Reitores,
- Senhor Comandante do Joint Command Lisbon,
- Digníssimos representantes dos diferentes Departamentos do Estado aqui presentes,
- Senhores Almirantes,
- Senhores Adidos Navais e de Defesa acreditados em Lisboa,
- Minhas Senhoras e meus Senhores

A todos expresso as boas vindas, agradecendo a presença de V. Excelências, que em muito vem dignificar o presente Seminário da Marinha de Duplo Uso.

Este evento, oportuna iniciativa do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica da Marinha, pretende constituir-se como um momento de reflexão institucional no sentido de se aprofundar, interiorizar e difundir a nova doutrina naval, e de se evidenciar a importância do contributo operacional da Marinha para o exercício da autoridade do Estado no mar. Para tal, considerou-se essencial alargar esta reflexão aos demais departamentos do Estado com quem a Marinha actua em prol do exercício da autoridade do Estado no mar.

E porquê esta reflexão?

Antes de mais, porque a conjuntura estratégica mudou significativamente! Abandonada que foi a lógica da confrontação entre blocos, atenuando-se as ameaças tradicionais de cariz militar, emergiram factores de instabilidade que

se traduzem em potenciais quadros de conflitualidade de acrescida complexidade, mesmo que tendencialmente de menor intensidade, e que não podem ser previstos com rigor em termos geográficos e temporais. Como consequência, os Estados viram-se instados a repensar e re-adequar os seus instrumentos de intervenção nos domínios da Defesa e da Segurança, pondo de parte visões sectárias e compartimentadas, a única forma de se minimizarem os riscos e de se garantir a eficácia das respostas.

Foi este o caminho seguido pelo Estado Português, formalizado pela aprovação do Conceito Estratégico de Defesa Nacional e do Conceito Estratégico Militar, respectivamente em 2002 e em 2003, e pela subsequente revisão do quadro de missões das Forças Armadas, em 2004. Em síntese, e desta nova conceptualização, retiveram-se alguns princípios estruturantes:

- A ênfase no carácter conjunto, multinacional e de dimensão expedicionária das intervenções no domínio da Defesa;
- O esbater das tradicionais fronteiras entre os domínios da Defesa e da Segurança, enfatizando a utilidade de valências residentes nas Forças Armadas e o papel que lhes pode estar reservado neste novo quadro;
- O carácter difuso das ameaças à segurança e o seu potencial grau de violência impõem uma articulação mais aprofundada entre as políticas sectoriais e os seus agentes executores, que poderá não dispensar o apoio da força militar, resultando na adopção de um conceito alargado de segurança que, continuando a integrar os objectivos mais tradicionais dos Estados – defesa do território e da soberania –, confere atenção acrescida a uma filosofia preventiva e a uma visão global da evolução dos focos de insegurança internacional e das crises que deles decorrem, com o intuito de as prevenir e limitar, evitando o seu desenvolvimento para formas agravadas de conflitualidade.

Neste quadro, a Marinha procedeu à revisão da Doutrina Estratégica Naval, por forma a dar resposta à nova conjuntura e aos desafios daí decorrentes, levando a que, no que ao modelo de emprego de meios diz respeito, se desenvolvesse o paradigma operacional da "Marinha de Duplo Uso", permitindo a sistematização do conceito de actuação, numa lógica de racionalização de recursos e de acrescida eficácia.

Para nos ajudar a reflectir sobre esta problemática temos connosco dois

académicos de referência mundial: o Professor Eric Grove da Universidade de Salford, do Reino Unido, e o Professor Harlan Ullman do Center for Navy Analysis, dos Estados Unidos da América. Temos igualmente um representante da Marinha Francesa, o Sr. Almirante Jacques Mazars, que falará sobre a figura do "Prefeito Marítimo". Para terminar este primeiro dia de trabalho caberá ao Presidente do Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica da Marinha apresentar o nosso Conceito da Marinha de Duplo Uso.

Amanhã, começaremos por caracterizar este conceito na vertente expedicionária, através do Comandante Naval, e na vertente jurisdicional, através do Director-Geral da Autoridade Marítima.

Para nos proporcionar a visão de outros órgãos do Estado com que a Marinha se relaciona, reflectindo sobre a valia da colaboração institucional que mantemos, preparámos um painel de comunicações relativo à Colaboração Institucional, que contará com representantes:

- da Polícia Judiciária;
- do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;
- da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica;
- da Guarda Nacional Republicana;
- da Secretaria de Estado dos Transportes, e
- do Ministério da Agricultura, Desenvolvimento Rural e das Pescas.

Estamos pois na presença de um excepcional grupo de especialistas, que nos auxiliarão neste nosso permanente esforço de aprofundar os conhecimentos sobre a problemática do exercício da autoridade do Estado no mar.

Resta-me desejar a todos um Bom Trabalho.

INTERVENÇÃO DO PRESIDENTE DO GERE

Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada

Ilustres Convidados

Conforme consta da documentação distribuída, este seminário foi organizado pelo Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica da Marinha, abreviadamente designado por GERE, a que tenho a honra de presidir.

Parece portanto oportuno usar uns escassos minutos do tempo disponível, para vos resumir os antecedentes e a actividade do Grupo.

Em 1999 foi criado um Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia com o propósito de elaborar e divulgar estudos estratégicos e apoiar e aconselhar o ALM CEMA, especialmente nestas matérias.

Tal Grupo desenvolveu as suas actividades, durante mais de sete anos, sempre sob a Direcção do mesmo Presidente, o ALM Ferraz Sacchetti, a quem gostaria de transmitir as minhas felicitações pela qualidade do trabalho desenvolvido, em boa parte devido à sua dedicação pessoal. Torna-se obrigatório destacar a publicação regular dos chamados "Cadernos Navais", cujo conteúdo tem merecido o melhor acolhimento dentro e fora da Marinha.

Porém, a lacuna provocada no âmbito da conceptualização da doutrina interna, em função da extinção do Instituto Superior Naval de Guerra, absorvido pelo novo Instituto de Estudos Superiores Militares, fez surgir a necessidade de se reformular o Grupo, nomeadamente no respeitante à sua abrangência.

Assim, por Despacho do ALM CEMA de 29 de Janeiro de 2007, o Grupo evoluiu no sentido de incluir na sua esfera de acção, entre outros assuntos, a doutrina naval e a imagem externa da Marinha, tomando a designação de Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (e não de Estratégia, como era designado).

Esta resolução demonstra, não só a importância que os temas conceptuais e doutrinários mereciam e continuam a merecer, mas também que a Marinha pretende estar em permanente transformação. Prevalece o princípio de que, quer a evolução, quer a prática, só são coerentes, quando sustentados a

montante por uma boa teoria.

A Presidência foi-me cometida apenas na semana passada. Naturalmente que a organização do presente Seminário já vinha decorrendo e deve-se de facto a um pequeno número de oficiais liderados pelo Comandante Silva Ribeiro, membro da GERE e aqui presente na qualidade de secretário, a quem muito agradeço o empenhamento na tarefa.

Espero sinceramente que o GERE renovado possa corresponder às expectativas, na sequência dos seus nobres antecedentes.

Agradeço a presença de todos os participantes, desejando que este evento seja interessante e útil para a discussão do tema proposto.

Muito obrigado.

13 de Março de 2007

“O VASTO PAPEL DAS MARINHAS – UMA PERSPECTIVA DOUTRINÁRIA”

por Prof. ERIC GROVE
(Tradução livre da exposição oral)

Muito obrigado pela cordial introdução e pelo convite para estar nesta magnífica cidade. Agradeço ainda a oportunidade de apoiar uma Marinha parceira da NATO, no esforço de conceptualização do seu emprego num ambiente estratégico extremamente dinâmico.

Quando fui convidado, pensei em ter um aproximação doutrinária, pois tive a sorte de, nos anos 90, ter participado como co-autor académico do documento *The Fundamentals of British Maritime Doctrine*. A edição original, voltou a ser editada duas vezes. Acontece que os conceitos fundamentais acerca dos quais deveria falar, têm permanecido inalteráveis. O que aqui estamos a tentar fazer é avançar com algumas ideias bem definidas da razão de ser das Marinhas, ideias essas que deveriam resistir ao teste do tempo. De facto, penso que os nossos conceitos passaram o teste do tempo de forma notável. E digo isto porque, quando olhamos para a aplicação do poder marítimo, vemos que os nossos conceitos se afirmaram, não apenas por uma boa razão, ou até mesmo duas, mas foram antes três boas razões.

Com efeito, existem três diferentes aspectos a considerar na aplicação do poder marítimo. Claramente, a primeira e mais importante destas aplicações é a **Militar**. Empregar o poder marítimo a partir do mar, abrange (no Reino Unido), desde a dissuasão nuclear até, ao que era um assunto importante na altura, a imposição de paz, passando ainda pelas operações de combate contra terra, operações de combate em defesa das forças terrestres, operações de evacuação e o emprego das forças navais em apoio à diplomacia.

Aqueles que leram o meu livro *Future of Sea Power*, lembrar-se-ão certamente que, no passado, quando me foi pedido para ser teórico (o que é um pouco contra o meu pensamento, pois, na verdade, sou um historiador empi-

rista, mas faço o meu melhor – estive no Departamento de Política durante muito tempo), criei o meu triângulo de funções Militares, Políticas e de Policiamento. No entanto, fui dissuadido deste conceito pelo meu co-autor, o Comandante Mike Codner, que provavelmente conhecem: trabalha no *Royal United Services Institute* e, devo admitir, é um dos mais brilhantes oficiais da Marinha que conheço (cínico, devo dizer, e por isso não passou de “Commander”, mas é um excelente pensador e estudou Filosofia em Oxford).

O Comandante Mike Codner persuadiu-me que, de facto, o mais adequado é considerar a “Diplomacia da Canhoeira” como fazendo parte do papel militar, porque, afinal de contas, o mais relevante é a capacidade de combate das Marinhas e a capacidade de aplicação de força de alta intensidade a partir do mar – é essa a essência da “Diplomacia da Canhoeira”¹. Mesmo em “operações de presença” o factor mais importante é a ameaça latente do poder militar. E é claro, existem ainda as intervenções no mar, contra forças navais inimigas e as destinadas à protecção ao comércio marítimo.

Estas são as aplicações militares, que são o aspecto mais exigente do poder marítimo. Nós, na Grã-Bretanha, temos-lhes atribuído muita importância e, até muito recentemente, a Royal Navy tem-nas enfatizado, pois são estas as aplicações mais exigentes. São as que devem determinar a nossa política de reequipamento, de forma a reflectir, em larga escala, o alto nível da aplicação militar do poder marítimo. Como tal, até recentemente, não tínhamos adoptado o conceito de “High-Low Mix”, que foi iniciado pelos Estados Unidos da América durante os anos 70, e tem sido adoptado pelos nossos aliados franceses, de modo a manter a dimensão da esquadra. Tendo alguns navios de primeira linha e de segunda linha, não no sentido pejorativo, mas no sentido da antiguidade, de navios com menos capacidades, a Marinha francesa tem mantido o número de navios. Se quiserem ver uma interessante diferença estrutural, comparem a Royal Navy com a Marinha francesa e verão que nós adoptamos uma abordagem diferente. Mas, actualmente, temos de rever a nossa política, pois o dinheiro vai escasseando. Na verdade, o financiamento da defesa britânica está a ser canalizado para outras áreas, tais como as operações terrestres no Iraque e no Afeganistão. Por isso, a Royal Navy teve de rever os seus conceitos e constata-se que, de facto, tem existido uma importante alteração de perspectiva. Numa conferência recente, a equipa que está à frente do programa designado S^2C^2 – *Sustain Surface*

¹ Gunboat Diplomacy”.

Competent Capability (que será substituído pelo futuro *Surface Competent Programme*, uma vez que é dada ênfase à problemática de como manter uma capacidade sustentada ao longo dos anos, a partir de 2017), apresentaram algumas propostas interessantes de três diferentes tipos de navios, para substituir as actuais fragatas. Dez serão navios combatentes de guerra anti-submarina, em complemento dos seis (esperamos que oito) dispendiosos *contratorpedeiros* tipo 45, os quais acho que, devido ao seu tamanho e capacidade, se deviam chamar cruzadores. A somar a estes, penso que haverá mais oito navios, provavelmente construídos com o mesmo casco, mas dotados de menos armamento. Estes navios serão classificados como de *Estabilização Combatente*, sendo, na verdade, construídos para exercer presença e não para se envolverem directamente em operações de combate de alta intensidade. Mas, como necessitamos de uma esquadra que seja empenhada, também, em funções mais alargadas das forças navais, provavelmente vão existir oito Patrulhas Oceânicas, que terão armamento limitado e capacidades modulares. Esta modularidade, um pouco à semelhança dos "Litoral Combat Ship" americanos, poderá ser empregue para operações como, por exemplo, de guerra de minas.

Estamos, portanto, a seguir os nossos aliados franceses, adoptando uma política de "High-Low Mix". Isto porque sabemos que, nas actuais circunstâncias, necessitamos de forças navais, onde, na realidade, a simples presença dessas forças, juntamente com sua capacidade de envolvimento em operações de combate de baixa intensidade, é o factor chave.

Mas, este caminho não é surpresa, uma vez que a segunda aplicação do poder marítimo na Grã-Bretanha, e tem sido totalmente aceite pela Royal Navy ao longo dos anos, é o **Policimento**, ou a aplicação policial do poder marítimo, onde a Marinha actua como polícia no mar, usando força mínima, ou não usando qualquer força, prendendo indivíduos que podem ou não ripostar, desenvolvendo operações anti-pirataria, de protecção das pescas, etc.

Existem ainda vários outros papéis sob a alçada do Policimento: embargos, imposição de sanções e quarentena (quando estas resultam de resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas), manutenção da paz (não imposição da Paz, uma vez que existe uma importante e crucial distinção entre manutenção da paz e imposição da paz, e espero que todos estejam disso cientes). Não queremos que exista a mesma confusão doutrinária que vimos na Bósnia, quando nós, Britânicos, entrámos com a nossa artilharia, mas como era suposto tratar-se de uma operação de apoio à paz, pintámos as armas de

branco (e não estava a nevar!) e cobrimo-la com camuflagem! Meu Deus! Confusão doutrinária! Muito importante!

Temos ainda de considerar operações anti-pirataria e de protecção às pescas como operações de Policiamento. De facto, quando estão em funções de protecção às pescas, aos nossos oficiais é dado oficialmente o poder de agentes de polícia. Por isso, são legalmente agentes da autoridade.

As operações de interdição de drogas também são vistas como operações de Policiamento. Na Guarda Costeira das Índias Ocidentais, uma vez que temos poucos meios, como sabem, usamos navios mercantes, que se têm revelado bastante eficazes no desempenho dessas funções, utilizando helicópteros orgânicos e ajudando no combate ao narcotráfico. Devido a aspectos legais, transportam elementos da Guarda Costeira norte-americana, para que estes exerçam a acção de Policiamento; dentro das águas controladas pelos Estados Unidos da América.

A patrulha de campos petrolíferos e de gás é algo que, após a abertura dos campos de petróleo do Mar do Norte se tornou muito importante para os britânicos. Para este efeito, a Royal Navy tentou obter alguns Patrulhas Oceânicos, baseados no modelo dos navios escoceses de protecção das pescas. Relativamente à protecção das pescas, decorrente da evolução verificada na Grã-Bretanha, este papel está actualmente dividido: a Royal Navy patrulha as águas inglesas e galesas, a ilha de Mann, o Canal da Mancha e as águas da Irlanda do Norte; as águas escocesas são vigiadas por uma esquadra especial de escoceses, não levando grande armamento e sendo composta por navios de protecção das pescas. Isto é um produto da evolução. Esta força está operacional há já algum tempo, mas não operava em toda a Escócia. Agora, fruto da evolução verificada, toma conta da Escócia, enquanto a Royal Navy toma conta do resto. A patrulha de campos petrolíferos e de gás é uma responsabilidade da Royal Navy.

Quanto ao contra-terrorismo marítimo, doutrinariamente considerávamos (e continuamos a considerar) mais como uma função de policiamento do que militar. Mas, é claro, os tempos podem mudar.

No que respeita a operações de contra insurgência, como é o caso da Irlanda do Norte, podemos considerá-las como operações de Policiamento, constituindo-se como um reforço dos acordos marítimos internacionais.

Tudo isto é visto como parte do papel de Policiamento das marinhas. É bastante interessante observar que esta designação seja usada em assuntos

tais como o contra-terrorismo marítimo, particularmente no contexto do que é designado de “Guerra Global ao Terror”. E penso que isto conduz ao meu ponto mais importante, que é a finalidade do papel de Policiamento, sendo algo que se está a tornar no papel predominante das marinhas.

Vivemos num mundo em que se destacam as operações de segurança Marítima (Maritime Security Operations - MSO), consubstanciadas nos deveres de Policiamento - de imobilização, inspeção, verificação da conformidade legal das actividades e por aí adiante. Estes papéis estão a tornar-se muito importantes. E, de facto, uma razão das razões pela qual a Royal Navy modificou a sua política de “High-Low Mix”, deveu-se ao reconhecimento da importância deste tipo de operações, ao tipo de navios necessários e à quantidade de plataformas requeridas (não necessariamente com sistemas de luta anti-aérea muito avançados), havendo que se considerar e conjugar todas estas variáveis. Como tal, tem que ser mantido o número de navios da esquadra.

As operações de segurança marítima, as quais não inserimos no nosso livro, pois o termo ainda não tinha sido inventado, são geralmente vistas por nós, na Grã-Bretanha, como acções fundamentais de Policiamento. Então, o papel de Policiamento de uma Marinha é, talvez, mais importante agora do que era no passado, e a ideia de forças navais como agentes da autoridade é ainda mais importante. Neste sentido, apoio plenamente a tentativa da Marinha Portuguesa de afirmar que este é, realmente, um papel naval. É claro que, alguns países, guiados pelo exemplo dos Estados Unidos da América (que até tiveram primeiramente uma Guarda-Costeira, antes de terem uma Marinha, devendo ser, provavelmente, uma das razões pela qual os EUA têm Guarda Costeira, embora, decerto, não sendo a única) e particularmente após a Convenção das Nações Unidas sobre a Lei do Mar, aumentaram ou, como nós dizemos, encerraram o oceano, de um modo como nunca tinha acontecido, com 200 milhas de ZEE, ou pelo menos 200 milhas de zona pesqueira (no nosso caso), o que requereu um grau ainda mais elevado de funções de Policiamento. Esta mudança evidenciou a necessidade de forças de Policiamento para manter a boa ordem e exercer jurisdição nestas áreas de mar alto. E, certos países afirmaram: “Bem, isto tem de ser feito por uma Guarda Costeira individualizada”. Os noruegueses fizeram-no, os indianos fizeram-no, e muitos outros mais.

Na Grã-Bretanha fomos contra esta política, pois pensávamos que isto era um papel tradicional da Marinha, que remonta ao século XIII, quando o Rei João tinha galés, cujo principal propósito era manter a ordem nas pescas nas

costas da Inglaterra. Logo, este era um papel já muito antigo. A Royal Navy decidiu, então, basear-se nele e, tal como já referi, adquiriu Patrulhas Oceânicas. No início, pequenos. Com o passar do tempo, maiores, que agora estão a ser substituídos pelos novos *River Class*, que estão a ser mantidos e modernizados – com um interessante esquema de parceria público-privada, (que parece funcionar muito bem), sendo as guarnições constituídas por pessoal da Marinha, e estando os navios sob o comando da Royal Navy.

Efectivamente, temos uma Guarda-Costeira na Grã-Bretanha, que começa a ter, de facto, uma importância crescente. Mas, continua a ser uma espécie de autoridade de coordenação civil para vários meios, em casos de auxílio a desastres, busca e salvamento, não sendo verdadeiramente uma organização autónoma.

Têm existido tentativas, por parte do Ministério da Defesa, de disponibilizar à Royal Air Force, helicópteros de busca e salvamento para a Guarda Costeira. Estas tentativas caíram por terra, e um oficial superior (que por acaso é um amigo meu), que trabalha no Departamento de Transportes, contou-me que, como a RAF queria que a Guarda-Costeira tomasse conta dos helicópteros estacionados no Chipre, o Departamento de Transportes, que supervisiona a Guarda Costeira, respondeu: “De modo nenhum!” – Daí que a Guarda Costeira continue a ser uma autoridade coordenadora de operações do tipo busca e salvamento. Há muitos anos atrás costumava ser uma reserva naval. Mas, desde há longo tempo tem sido uma autoridade coordenadora de busca e salvamento, com pontos de observação por toda a costa. Actualmente tem alguns helicópteros, e uma ou duas embarcações, o que considero um pouco preocupante. Quando navios se afundam longe da costa é accionado o controlo da poluição, cabendo à Guarda Costeira a função de autoridade coordenadora.

Mas os meios que têm sido utilizados provêm de uma variedade de fontes. Na Grã-Bretanha achamos estranho que as nossas embarcações salva-vidas sejam, na verdade, geridas por instituições de caridade, através de peditórios, pondo o dinheiro em pequenas caixas, em estações salva-vidas e afins (e parece que funciona). Os helicópteros da RAF são relevantes e temos os helicópteros da Marinha, pelo que as Forças Armadas providenciam os serviços de busca e salvamento. E, isto, leva-me ao terceiro aspecto das aplicações do poder marítimo, que é o que chamamos de (penso que fomos nós que inventámos o termo) **Aplicação Benigna** do poder marítimo.

Acções como auxílio a desastres, assistência a refugiados, operações de manutenção da paz, busca e salvamento, salvamento marítimo, controlo da po-

luição, investigação hidrográfica, controlo de tráfego (Vessel Traffic Services – VTS) e assistência militar a governos estrangeiros e a países da Commonwealth, são todas acções vistas como Aplicações Benignas do poder marítimo.

Isto é algo que as marinhas têm feito desde sempre. Pode dizer-se que uma das razões pela qual os oficiais de Marinha se dão todos uns com os outros a nível global, é porque todos enfrentam um inimigo comum – o mar – e levam a cabo acções que tentam atenuar os piores efeitos do mar, em áreas nacionais, por si controladas, e até em áreas de jurisdição de outro país, ou ainda em áreas que não são em alto mar. Estes são papéis tradicionais das forças marítimas. Por isso, a cooperação em busca e salvamento e em actividades Benignas, têm sido uma das primeiras áreas onde se efectuaram acordos de cooperação marítima.

A aplicação Benigna do poder marítimo é importante, não implicando necessariamente uma armada altamente sofisticada. A flexibilidade dos navios de guerra modernos, particularmente aqueles que foram construídos primariamente para missões anfíbias, é de extrema importância. E fiquei muito satisfeito de ver no JANE's Fighting Ships o projecto do novo LPD. (Amphibious Transport Dock), mas também é polivalente (adoro a palavra polivalente. É uma boa palavra. Os franceses também a têm. Gostaria que a pudéssemos trazer para o inglês). É realmente uma boa palavra e demonstra a flexibilidade do moderno navio combatente.

Numa conferência no ano passado, o actual Comandante Naval, o Almirante Burnell-Nugent, apresentou um conceito interessante para o futuro: "o que queremos são mais navios do tipo mini LPD, ou algo similar, com flexibilidade, que permitiriam modularidade", criando uma nova palavra – que inventou no carro, a caminho da conferência – Elasticidade (*Stretchability*).

Talvez que uma das características do navio de guerra moderno seja a capacidade de ser empregue num sem número de missões, sendo verdadeiramente polivalente. E não é à toa que se comprem, em todo o mundo, navios anfíbios. O ambiente estratégico tende a enfatizar a projecção de força por várias formas. E, estes navios, dentro das áreas do Policiamento e da aplicação Benigna, podem fazer um sem número de coisas, bem como detêm a capacidade de, se tal for necessário e dentro de um quadro de coligações, projectar força contra terra.

Uma característica importante dos navios de guerra, é que são excelentes meios a disponibilizar para coligações, na forma mais fácil de contribuírem

para operações, tal como fez a Argentina, por exemplo, na operação *Tempestade no Deserto*, em que enviou um navio de guerra que poderia participar em qualquer operação internacional, sendo empregue em todo o espectro de aplicação de poder, do Militar ao Benigno. A melhor forma de movimentação continua a ser por mar, e se quiser fazer algo de sério, onde a velocidade não é a essência (apesar das forças navais conseguirem lá chegar muito rapidamente), é importante ter disponível um conjunto flexível de capacidades marítimas.

Chegámos talvez ao meu ponto final, que é o perigo que existe quando o papel de Policiamento possa ser predominante. Quando soube que aqui vinha, tive uma conversa telefónica acerca da sua perspectiva em relação a este assunto com um amigo meu, um historiador naval com alguma reputação (o Contra-Almirante Goldrig, da Royal Australian Navy, que agora comanda a vigilância costeira). Aliás a sua perspectiva é bastante interessante, havendo alguns argumentos a serem apresentados, para, talvez, retirar as operações de uma força costeira para outro organismo. Mas o problema é não colocar muitas organizações com responsabilidades de direcção, pois será difícil tentar controlá-las.

A minha perspectiva é um pouco mais robusta, e devo dizer que penso que existem fortes argumentos favoráveis à manutenção da Marinha como autoridade máxima nesta área. E isto é muito interessante porque, de facto, toda a organização da vigilância da costa australiana é chefiada por um Almirante. No entanto, podem existir outras pessoas, que não de Marinha, a operar os meios. De facto, a alfândega australiana acabou de adquirir o nosso Trimaran experimental (será interessante ver como operará fora de Darwin), mas é claro que a Marinha australiana tem lanchas de patrulha costeira, como uma componente importante do seu dispositivo de forças, e tem-nas há anos. E a Marinha australiana está firmemente ao comando das operações de vigilância costeira, no seu sentido mais alargado. E parece-me que faz todo o sentido. Um argumento chave é: "OK, existe o perigo, particularmente se o dinheiro é escasso, de os únicos navios de guerra serem as lanchas de patrulha costeira para operações de baixa intensidade."

E existem uma ou duas Marinhas no mundo (eram em 1980 e continuam a ser) que são pouco mais que Guardas-Costeiras, e tal é compreensível, pois não têm muitos recursos. Em certos países, talvez a máxima expressão da Marinha seja a Guarda Costeira, no papel de Policiamento, isto porque não podem assumir o papel militar.

Penso que, devido ao importante papel da Guarda-Costeira, as Marinhas assumem de bom grado essa função, pois é uma boa maneira de dar comandos a oficiais subalternos; são necessários meios para se conseguir uma adequada estrutura de carreira, em termos de proporcionar às pessoas a possibilidade de desempenharem funções na esquadra e, no caso dos oficiais, terem suficientes comandos no mar. E, neste sentido, torna-se uma vantagem. Agora podem dizer, como tem sido afirmado na Grã-Bretanha, que certamente é pouco económico ter 23 fragatas operacionais e empregá-las em missões de Policiamento. Mas, uma vez que se pagou tanto dinheiro pelas fragatas, pelo menos usam-se para alguma coisa.

Penso que esta ideia tem uma boa dose de verdade: o sistema de forças proporciona um leque de capacidades. Afinar o balanço entre as militares e as de policiamento é, provavelmente, o desafio do planeamento de forças. Os Patrulhas Oceânicos podem ser úteis para outras coisas. Os Indianos, por exemplo, usaram um dos seus para testes de mísseis balísticos. Por isso, estas unidades ajudam na definição do desejado "High-Low Mix".

Penso que existem grandes evidências de que vocês têm o vosso "Mix", certamente tanto quanto os vossos planos o permitem, e, para mim, faz todo o sentido, significando que podem ter uma esquadra equilibrada, em todo o sentido da palavra.

Mas, de modo nenhum o papel de Policiamento destas forças está terminado. O ponto essencial que tenho estado a tentar passar é que o papel do Policiamento é um papel fundamental das forças navais. É uma aplicação fundamental do poder marítimo e, num mundo onde as operações de tipo Policiamento, como operações de segurança, como operações de vigilância, como operações de contra-terrorismo, como operações anti-pirataria (no ponto de vista do Reino Unido, doutrinariamente, estas são todas funções de Policiamento das forças navais) assumem especial importância. Este é, pois, um momento para as Marinhas não desistirem do papel de Policiamento. Mais, é um tempo para as Marinhas o abraçarem, mais ainda do que tradicionalmente o têm feito.

**“O PODER MARÍTIMO E NAVAL NO SÉCULO XXI
– DIPLOMACIA PÚBLICA E PREVENTIVA,
E A PROJECCÃO DE PODER E DE INFLUÊNCIA EM TERRA”**

por HARLAN ULLMAN
(Tradução livre da exposição oral)

Senhor Almirante, Senhoras e Senhores, é um prazer enorme estar aqui. Gostaria, no entanto, de fazer uma correcção, não sou professor, sou um oficial da Marinha na reserva, e de facto, a primeira vez que estive em Lisboa foi em 1970, enquanto servia na Royal Navy, a bordo do HMS *Buccaneer* e fazíamos parte da esquadra da NATO.

Quanto à minha outra actividade profissional, sou o criador do conceito "*Choque e Temor*", e mesmo tendo o Secretário de Defesa, Don Rumsfeld como membro do nosso grupo de trabalho "*Choque e Temor*", foi decidido a sua não aplicação às nossas operações no Iraque, quer durante, quer depois daquela guerra. Quanto às minhas valências na área do ensino, como oficial ainda muito jovem, fui "exilado" para o National War College, onde um dos meus alunos mais conhecidos foi Collin Powell.

A mensagem que vos quero passar é muito simples: a tecnologia e os seus produtos, independentemente da sua qualidade, são inúteis sem o Marketing, e o Marketing sem tecnologia é igualmente mau.

Li com grande interesse o vosso documento acerca da Estratégia Marítima Nacional e acabei de ouvir o vosso Chefe do Estado-Maior da Armada falar acerca de conhecimento e penso que estão absolutamente correctos. O conhecimento é crucial! Mas não há ideia que, por si só, consiga vingar neste mundo tão competitivo. Então, a questão que se vos apresenta é, como implementar as vossas boas ideias tornando-as como parte integrante da estratégia?

Para vos dar uma ideia, irei apresentar-vos três pontos. Em primeiro lugar, falarei sucintamente sobre como mudou o mundo e o que isso realmente significa; em segundo lugar, gostaria de vos proporcionar algumas orientações

gerais, alguns sinais do passado, que poderão ajudar-vos a navegar com maior sucesso o futuro; e quanto ao terceiro, fá-lo-ei através de um facto histórico.

Durante as guerras napoleónicas, Jorge III estava bastante preocupado pelo facto da Inglaterra poder vir a ser invadida por Napoleão e um dia virou-se para o seu Almirante, que era Primeiro Lord do Almirantado e perguntou-lhe: "Almirante, o que pensa acerca de Napoleão invadir Inglaterra?" Logo, o Primeiro Lord retorquiu: "Não sei se Napoleão irá invadir Inglaterra, mas posso afirmar-lhe com absoluta certeza, Vossa Majestade, que se o fizer, não virá por mar"!

Não tenho qualquer pista do que nos reserva o futuro, mas posso dizer-vos com certeza, que é melhor estarem preparados para ele, pois vai ser profundamente diferente daquilo que hoje possamos pensar. E, para sublinhar este meu ponto de vista, há cinquenta anos atrás, se aos fundadores da NATO alguém dissesse que um dia a NATO estaria no Afeganistão, ou que o Comando da 6.^a Esquadra estivesse no Paquistão, seria escoltado até à instituição mental mais próxima, sob a acusação de que tinha perdido a sanidade mental. No entanto, é precisamente no Afeganistão que a NATO hoje se encontra em operações.

Alfred Thayer Mahan (de quem alguns dos presentes já terá lido parte da sua obra), conhecido como um dos fundadores da Estratégia Marítima e Naval, argumentou que os principais países, tais como a Inglaterra, França, Alemanha, Espanha e Portugal, na sua expansão económica (e este é um argumento altamente Marxista) necessitavam de colónias para vender os seus produtos, funcionando como mercados e como locais onde podiam obter recursos. E para terem colónias, precisavam de bases, e para terem bases, necessitavam de marinhas, não só para proteger as colónias, mas também para as defender de outras marinhas. Do ponto de vista de Mahan, tal conduziria, automaticamente, a um choque económico, onde marinhas lutariam contra outras marinhas, na demanda do desígnio "Domínio do Mar", conhecido como "*Command of the Sea*". A base da argumentação de Mahan era muito real, e tal como Clausewitz ignorou as marinhas e acontecimentos marítimos, Mahan ignorou a terra, porque o papel das marinhas é, efectivamente, desenvolver acções no mar. Nelson aniquilou a esquadra combinada sob o comando do Almirante Villeneuve, em 21 de Outubro de 1805; só dez anos depois, Napoleão é finalmente derrotado em Waterloo. Só passado muito tempo se fez sentir o efeito de se concretizar o "Domínio do Mar".

Se tiverem oportunidade, peço-vos que leiam um livro do General Sir Rupert Smith, intitulado "*The Utility of Force*", onde Rupert argumenta o que penso que muitos de nós já comentamos há algum tempo: a guerra mudou profundamente. De facto, não vamos ver guerras de Exércitos contra Exércitos, ou Marinhas contra Marinhas, pois o facto a ter em conta é que os nossos principais adversários, quer sejam a Al-Qaeda, as mudanças climáticas, o ambiente, o uso de recursos marinhos, o terrorismo, a pirataria, a protecção quanto à globalização, estes adversários não possuem um único navio, um único avião ou um único carro de combate.

O principal problema que enfrentamos (aplicável, por exemplo, à NATO) é, como mantemos uma aliança militar que foi criada para protecção contra uma ameaça militar, que já não existe? Este tem sido o profundo dilema com que a NATO se tem debatido e que continuará a debater-se. E, pondo isto em perspectiva, como é que a Marinha portuguesa, ou a Royal Navy ou qualquer marinha combate um inimigo que não tem uma Marinha? Ou como usar o Exército ou a Força Aérea para combater um inimigo que não possui estas forças? Esta é o dilema chave com que nos deparamos. E este é um dos pontos estratégicos que temos de resolver.

Em segundo lugar evidenciarei, e o General Jim Jones (em cujo conselho consultivo servi durante os últimos quatro anos) tem esta mesma perspectiva, que quando vemos como estão organizadas as nossas Autoridades de Segurança Nacional, concluímos que ainda adoptamos o modelo da Guerra-Fria, do pós II Guerra Mundial. Temos a NATO, temos as Nações Unidas, o Fundo Monetário Internacional, o Banco Mundial, ou seja, toda esta "cacofonia" de diferentes organizações que foram criadas para uma era diferente. Na minha última obra argumento que o processo político e de governação norte-americano está esgotado. Para mim é inconcebível a forma como o nosso governo falha na resposta, não só em termos de um balanço ao período pós-guerra, mas também quando olhamos o que lá se está a passar; vemos que o inimigo é cada vez menos a Al-Qaeda, ou os radicais Sunitas ou Xiitas, e cada vez mais outros sectores do governo norte-americano, que lutam entre si. Olhem para o furacão Katrina, olhem para a confusão em que estamos. O nosso sistema está esgotado, e posso dizer que, na Europa e no resto do mundo, os assuntos reguladores burocráticos que enfrentam, a União Europeia (o que me impressionou neste documento acerca da vossa estratégia marítima foi o conjunto de diferentes regras, regulamentações, tratados e outras restrições a que estão sujei-

tos, que provêm da União Europeia), e é claro, isto também se aplica ao equilíbrio de interesses entre a NATO e a EU, que ainda tem que ser afinado. Efectivamente, quando olhamos para a própria NATO (e voltarei a isto num segundo) em que agora temos a *NATO Response Force*, que está operacional, que está pronta a destacar, mas como temos um conjunto de regras implementadas desde a Guerra Fria, torna-se impossível para o Comando Operacional ter a autoridade de agir com a rapidez que o ambiente exige. Digo-vos, esta é que é a diferença e estes são os desafios que enfrentamos.

Agora, que orientações gerais vos posso adiantar, para os ajudar a navegar no futuro? Deixem que vos dê três:

A primeira é a Resposta Flexível. Alguém se lembra o que era a Resposta Flexível? Eu respondo. Quando a NATO foi fundada em 1949, durante os primeiros 15/20 anos, tínhamos superioridade nuclear. A doutrina de retaliação massiva de Eisenhower, era, basicamente, que podíamos diferir a edificação de forças convencionais porque simplesmente "bombardeávamos os Russos a torto e a direito", para dizê-lo com delicadeza.

Os Russos não eram estúpidos, e, na década de 60, quando começaram a desenvolver as suas forças, ficámos muito preocupados, porque equilibraram o nosso poder nuclear, o que, talvez, pudesse despoletar uma guerra convencional na Europa. Então veio a administração Kennedy com a noção de Resposta Flexível, a qual defendia que podíamos lutar com qualquer antagonista, a qualquer nível, a qualquer momento, quer fosse acções contra-insurgência (e fomos mesmo bons a actuar no Vietname!), guerra convencional (em todos os níveis de intensidade) até à guerra nuclear. Tínhamos de estar prontos.

É claro que isto não caiu bem entre os europeus, porque sabiam que se houvesse uma guerra, ela seria travada, não no Kansas, mas sim no centro da Europa. Aparecemos então com esta noção de Resposta Flexível. Há que admiti-lo, a Resposta Flexível foi brilhante, porque era politicamente flexível. Os europeus na NATO podiam focar-se no nuclear, e por conseguinte, não tinham necessariamente de empenhar todos os recursos nos meios convencionais. Os americanos podiam empenhar os recursos que entendessem no plano convencional, mas não se dissociavam da Europa.

Actualmente, neste novo ambiente, enfrentamos um inimigo profundamente diferente, que, embora não disponha de grandes forças convencionais, consegue alcançar, mesmo assim, uma grande capacidade de destruição. Necessitamos do equivalente à Resposta Flexível, uma doutrina política onde

todas estas organizações dispersas, particularmente a NATO, possam trabalhar.

A segunda orientação geral é a Transformação. Transformação! Quem sabia o que isto significava quando George W. Bush se tornou presidente? Ele ia transformar as Forças Armadas norte-americanas e ninguém tinha a mais pequena ideia do que isto significava. Mas, em Novembro de 2002, na Conferência de Praga, não só a NATO adoptou a Transformação, mas como apareceu com a *NATO Response Force* (NRF), que se tornou operacional. É uma ideia brilhante. E o que significa realmente Transformação, tal como o vosso CEMA apontou, é a capacidade de pensar com agilidade, de estar a par dos novos eventos, de não aceitar o *status quo*. É uma abordagem intelectual e, penso que, mais do que nunca, é dela que precisamos, pois vão ser ideias e pensamentos que irão fazer a diferença.

Há mais de 200 anos atrás, John Paul Jones, presumivelmente o fundador da Marinha norte-americana, afirmou que "os homens são mais importantes que as armas a bordo de um navio". E isto está absolutamente correcto. Mas, hoje em dia, ideias e aproximações intelectuais são muito mais importantes que navios e aviões, porque, muito francamente, vamos descer até ao mínimo das capacidades. A US Navy tem actualmente 260 navios e aposto que, em 5 ou 6 ou 7 anos, o ambiente vai permanecer igual, e teremos descido até aos 150 navios. Sabe Deus para onde irá a Royal Navy! Isto porque, para além de termos esta enorme pressão financeira, se actualmente perguntarmos a qualquer americano quem está a lutar na guerra, não é a US Navy nem a US Air Force. E reparem que, gastando 4% ou 5% do nosso Produto Interno Bruto na Defesa, este ano será pedido ao Congresso norte-americano a atribuição de 714 biliões de US\$ para a Defesa. 100 biliões do ano passado, e quase 600 biliões para este ano. E as pessoas irão dizer: Basta! Precisamos, então, de usar a cabeça.

E, para finalizar, o conceito "Marinha dos mil navios", que o Almirante Mike Mullen anunciou há dois anos atrás, em Newport. Esta é uma ideia brilhante. Não suporto é o nome, porque todos pensam "Oh meu Deus, vão ter um milhar de navios para enviar para as nossas costas!", mas em termos de cooperação, de parceria marítima, isto faz todo o sentido. Voltarei a este assunto.

O que é preciso ser feito? A Polícia Montada Canadiana tem uma expressão "Nunca envie um homem quando podes enviar uma bala". E o que isto significa? Significa que, num mundo de investimentos, usa o dinheiro dos outros. Precisamos de cooperar, precisamos não só de nichos de capacidades, mas para quem tem interesses similares, valores similares, tem de entender que têm que dividir responsabilidades.

Neste meu entendimento inclui não só a NATO, mas, também, a Rússia, que tem um importante papel a desempenhar, e igualmente a China e a Índia, têm um papel a desempenhar. Virtualmente, cada Estado tem um papel a desempenhar, porque quem é a favor da poluição? Quem é a favor de desastres ambientais? Quem é contra a segurança energética? Quem é pelo terrorismo? Quem é pela pirataria? A resposta é: apenas os maus! Temos, então, estes interesses em comum, mas temos sido sempre demasiado desconfiados em relação às nossas prerrogativas e responsabilidades. Nos Estados Unidos chamamos a isto "Stovepipes" ("Chaminés") ou "Stay in your Lane" ("Fica na tua faixa"), onde as forças navais apenas combatem outras forças navais, ou as forças aéreas combatem apenas outras forças aéreas. O que realmente interessa é que, tal como Eric Grove apontou, não existem fronteiras. As linhas de fronteira entre o que as forças navais fizeram no passado e o que poderão fazer no futuro, desapareceram completamente. Neste sentido, necessitamos de entender que as pessoas que lidam com o comércio, com as pescas, com o ambiente, com a política externa, com o policiamento, são hoje tão importantes para a Segurança Nacional, como as forças militares.

Um dos pontos que vos quero deixar é que, no passado, durante a Guerra-Fria, a Segurança Nacional era em muito definida pela Defesa Nacional. Esses dias estão acabados. A Defesa Nacional já não comunica remotamente com a Segurança Nacional. A minha experiência diz-me que, a maioria dos militares compreendem isto. Mas, a maioria dos governos não. Então, uma das coisas que penso que está a favor dos chefes militares, é tomar a liderança.

Voltarei agora ao conceito de "Mil Navios". Esta é uma ideia bastante interessante porque significa que os Estados poderão cooperar, com base na partilha de valores e interesses comuns. Portanto, o que necessitam é de sistema partilhado de comando, controlo e comunicações, um terminal de internet, onde as pessoas possam entrar e sair. Precisam de uma base de conhecimento e de uma via básica de interacção. Por outras palavras, pegar na Força NATO e em toda a doutrina comum e partilhada, e expandi-la para que todos se possam ligar. E para o fazer, de modo a que não existam violações de soberania, terá que ser numa base de cooperação, a exemplo da Interpol, uma polícia internacional e operando segundo um enquadramento comum. E parece-me que, provavelmente, isto é aquilo que de mais importante as marinhas podem fazer, em termos de deterem alguma capacidade para lidar com todos estes acontecimentos relatados, que não serão previsíveis.

Também podemos lidar com isto através da NATO e, efectivamente, com o vosso próprio governo. Um dos assuntos debatidos ontem à noite, durante o jan-

tar, foi que o Allied Command Transformation (ACT) é o terreno ideal para a experimentação. Como vamos definir as fronteiras entre o Policiamento, manutenção da paz, construção da paz, tudo o que os americanos, horrivelmente, chamam de "Non-Kinetic", os aspectos do poder naval não dependentes da força.

Como vamos fazer isso? Penso que a NATO e o ACT são um bom fórum para este tipo de experimentação, porque cada país, individualmente, vai trabalhar de forma diferenciada. Cada país tem as suas regras, normas, cultura, o seu próprio tipo de governação. Então, como se retira daqui um entendimento comum do que precisa de ser feito, combinando-o e refinando-o depois para aplicação num país em particular? A não ser que comecemos a olhar para estes assuntos, não vamos conseguir resolver os problemas associados e, como frisei anteriormente, na NATO isto é particularmente verdade. Dêem uma vista de olhos ao staff da NATO. Eles não conhecem o Comité Militar no International Staff. É um desastre, não funciona, e isto é parte do problema. Mas tentem resolvê-lo. Imaginem-se como sendo o Allied Command Operations, e que têm de destacar a NRF (só Deus sabe onde e quando) contra uma importante ameaça. Nesse momento não terão o poder decisão para o fazerem. E, uma vez que já estamos tão sobrecarregados no Afeganistão, que pode ser o ponto de ruptura da Aliança (como sabem, apostámos a Aliança no Afeganistão), também temos essas linhas divisórias imperfeitas, que abrangem a organização básica das nossas instituições. Precisamos de as consertar e, tal tarefa requer mais do que só os Estados Unidos. Requer países como Portugal, com a perfeita compreensão de tudo isto.

O lema da United States Naval Academy é *Ex Scientia Tridens – do conhecimento, poder no mar (from knowledge, Seapower)*. Penso que o entendem bem e compreendem que o conhecimento e a aprendizagem são cruciais a todos os níveis e em todos os postos, e quanto mais o conseguirem aplicar às áreas marítimas, tanto melhores seremos.

Deixo-vos com as minhas conclusões.

As ideias são cruciais, mas poucas ideias são tão boas que se vendam por elas próprias. Requerem a sua implementação. O vosso desafio, o vosso papel é desenvolver essas ideias, não só na área marítima, mas indo mais além. Com efeito, mais importante ainda é implementá-las. A esse respeito, pensem como o mundo está mudado; pensem nas etapas que percorreram no passado e que vos podem ajudar no futuro; e, então, finalmente, como Lennon disse: "O que tem de ser feito, digam aos vossos políticos, digam às vossas gentes, e vão fazê-lo!"

A MARINHA DE DUPLO USO: O CASO PORTUGUÊS

por VICTOR CAJARABILLE

VICE-ALMIRANTE

Antes de falar propriamente na Marinha de Duplo Uso, convirá referir muito brevemente o conceito de Marinha Equilibrada, porque este tem uma relação muito estreita com o conceito de Duplo Uso, no caso de Portugal.

Uma Marinha Equilibrada, no sentido que lhe atribuímos, indica que se pretende cobrir um largo espectro de missões. No lado oposto teríamos uma Marinha Especializada, cuja pretensão principal será concentrar os meios num pequeno espectro de missões consideradas críticas.

Em termos simples, mas concretos, podemos dizer que, perante uma certa escassez de recursos disponíveis, o conceito de Marinha Especializada recomenda um número reduzido de capacidades, mas fortemente preenchidas de meios, enquanto o conceito de Marinha Equilibrada recomenda um amplo leque de capacidades, embora com meios mais limitados em cada uma delas.

Para além de muitas outras considerações, parece evidente que uma Marinha Equilibrada valoriza mais a imprevisibilidade da ameaça e a diversidade de interesses, enquanto uma Marinha Especializada aposta em ameaças previsíveis e em interesses mais limitados.

Todavia, no caso da Marinha Equilibrada, muitas serão as combinações possíveis de capacidades que cabem dentro do conceito definido, aceitando-se que cada Marinha encontrará o seu próprio equilíbrio, consoante as condições particulares do país que serve.

Acontece que as ameaças e os interesses de Portugal, na nossa leitura, justificam a existência de uma Marinha Equilibrada, sendo o Duplo Uso um dos requisitos mais importantes para definir o modelo otimizado das capacidades, dentro do binómio recursos – missões.

Feita a síntese de apresentação dos conceitos, passemos então a uma

breve análise do ambiente internacional, para dela tentar retirar alguns elementos de enquadramento.

Os atentados terroristas do 11 de Setembro de 2001 anularam as perspectivas ilusórias de um novo século de paz, que se acreditava haver começado em 1989, e as sociedades ocidentais alteraram as suas formas de pensar e concretizar a segurança nacional. Identificaram a existência de uma nova ameaça, estruturalmente complexa, com grande mobilidade e um carácter transnacional e difuso, que não respeita fronteiras e que potencia os tráficos de estupefacientes e pessoas e o crime organizado. Também reconheceram que o terrorismo internacional fomenta o clima de instabilidade existente em alguns países menos estruturados ou com regimes totalitários, para neles estabelecer as bases operacionais de onde exporta o terror, ou outras perturbações da ordem internacional. Aceitaram, igualmente, que a transformação na natureza, na intensidade e nas formas de actuação conjugada das ameaças, não permite descodificar verdadeiramente o que constitui hoje um perigo para a segurança interna, que não o seja, também, para a segurança externa, nem distinguir um perigo que deva ser combatido por forças policiais, que não possa requerer o contributo da força militar e vice-versa. Por isso, a segurança deixou de ter fronteiras externa e interna e passou a reclamar dos Estados uma outra resposta, com recurso às estruturas orgânicas militares e policiais em perfeita coordenação, de forma a criarem-se efeitos sinérgicos de segurança nacional, impossíveis de atingir com compartimentações não concertadas e estanques da acção do próprio Estado.

No mar, esta nova conjuntura internacional mostrou a necessidade de se concertar o desempenho da função de defesa militar e apoio à política externa, com o da a função de segurança e autoridade do Estado. Para isso, ocorreram dois tipos de atitudes nos países aliados e amigos. A generalidade adequou as competências legais e reforçou as capacidades da sua Marinha com meios apropriados para garantir a segurança nos espaços onde exerce soberania e jurisdição, ou onde se projectam os seus interesses nacionais. Nos países que possuem Guardas Costeiras houve uma inter-penetração destas com as respectivas Marinhas, segundo vários modelos. Esses países reconheceram que, embora as duas forças comunicassem uma com a outra, participassem em algumas operações e tivessem equipas conjuntas, na realidade estavam pouco interligadas no conjunto do equipamento, da logística, dos sistemas de comunicações e na cultura. Em consequência, optimizaram algumas capacidades, de forma a obter

uma força naval mais flexível, eficaz e actuante, essencial para garantir a liberdade de acção e o continuum da autoridade do Estado no mar. Desta forma, aproximaram-se do modelo de Duplo Uso, que é o paradigma do emprego operacional da Marinha Portuguesa.

Este modelo visa uma actuação integrada e complementar, destinada a garantir uma judiciosa utilização dos recursos existentes e a criar sinergias de emprego, pelo facto de partilhar a formação, a organização, o treino, o material, as infra-estruturas, a doutrina, a liderança e o pessoal, e de tirar partido da vocação marítima, da competência técnica e científica, da disciplina e do sentido de serviço na acção.

É uma solução que obedece, essencialmente, ao princípio da economia de meios e potenciação de actuações e, como tal, especialmente indicada para Portugal, já que a disponibilidade de meios e a diversidade de interesses não aconselham a dispersão de recursos.

A expressão prática do Duplo Uso encontra resposta no adequado balanceamento entre as missões dedicadas à defesa militar e apoio à política externa, de aplicação expedicionária, e as missões vocacionadas para a segurança e autoridade do Estado, de aplicação jurisdicional.

A aplicação expedicionária traduz-se na faculdade de poder empenhar forças navais ajustadas à missão, onde e quando necessário. A necessidade de fazer face a ameaças convencionais e assimétricas e de garantir múltiplos interesses, torna relevantes os requisitos para realizar e apoiar as acções conjuntas e combinadas a longas distâncias do território nacional, com reduzido apoio local, o que exige boa capacidade de sustentação. Para isso, o carácter expedicionário do emprego de meios, assenta na capacidade de projecção de forças, assegurando, complementarmente, uma vertente de apoio logístico conjunto e, sempre que apropriado, multinacional.

A projecção de força tem carácter instrumental no cumprimento da missão de defesa militar e apoio à política externa, permitindo um largo espectro de intervenção, desde a influência à coacção, actuando como determinante dos resultados a nível militar e político, pela liberdade de acção que confere ao país. Com efeito, a possibilidade de empenhar uma força naval, reforça a eficácia dos processos politico-diplomáticos nas relações internacionais. Em alguns cenários isto permitirá uma edificação gradual e deliberada da força, que demonstre a

determinação do país e permita influenciar os ritmos negociais do nível politico-diplomático. Noutras circunstâncias, a presença militar rápida numa área de crise, poderá ser a opção mais eficaz. Em qualquer dos casos, é inequívoco o efeito obtido no sentido de se contribuir para a liberdade de acção internacional do País. Também não se pode esquecer a necessidade de protecção de cidadão nacionais em países distantes, pelos mais diversos motivos, desde as catástrofes às perturbações sociais

Se a caracterização da aplicação expedicionária se afigura relativamente simples, uma vez que resulta de uma evolução natural das actividades essenciais dos conceitos de aplicação do poder naval, já o desenvolvimento da aplicação jurisdicional requer uma abordagem mais detalhada. Com efeito, a sua conceptualização em muito extravasa o âmbito dos princípios clássicos de aplicação do poder naval, pautando-se pela necessidade de atingir níveis de articulação e coordenação interdepartamental, que se constituem como um acrescido desafio.

Se não, vejamos.

A aplicação jurisdicional visa garantir a presença efectiva, a qual tem plena expressão no desempenho da missão de segurança e autoridade do Estado. Nesse sentido, é vital à afirmação das responsabilidades nacionais no mar, permitindo um largo espectro de intervenções, desde as de carácter essencialmente técnico-administrativo e de polícia, às de segurança da navegação, actuando como factor determinante a nível policial e de salvamento. Neste âmbito, implica a cooperação entre entidades governamentais, não governamentais, nacionais e internacionais, de forma a permitir alcançar a maior eficácia nas actuações. Estas, dependem de um sistema de força naval e de uma organização interoperável e ágil, capaz de fazer face, com rapidez e rigor, às ameaças que surgem na área de responsabilidade nacional.

Como anteriormente referido, a segurança interna e externa e o desenvolvimento do país estão mais ligados que nunca. Tal facto, coloca, a nível interno, relevância na unidade de esforço dos diferentes departamentos públicos com responsabilidade no mar, de forma a que desempenhem convenientemente as suas funções. Neste contexto, a Marinha está disponível para assegurar maiores níveis de cooperação com todas as entidades com responsabilidades no mar, o que requer acções de curto e longo prazos.

Para tal, afigura-se necessário:

- Dispor de um conhecimento abrangente e mais profundo dos problemas que, nos campos político, económico e social relacionados com o mar colocam desafios ao país;
- Reavaliar as fronteiras entre a Marinha e os departamentos públicos, facilitando a interacção, harmonizando as actuações, fomentando a troca e partilha de informação e a resolução de conflitos de interesses ou responsabilidades, de forma a otimizar a unidade de esforço;
- Providenciar aos decisores políticos uma rigorosa informação e avaliação de retorno, para otimizar as respostas governativas aos problemas da acção do Estado no mar.

Para que as necessidades acima identificadas sejam supridas, haverá que elaborar sobre o desenvolvimento conceptual, em termos de apoio e cooperação interdepartamental.

A cooperação interdepartamental terá diversos impactos relevantes de curto prazo. Enfatizará a importância das funções, requisitos e benefícios das consultas interdepartamentais. Proporcionará coerência entre os sistemas de forças da Marinha e dos restantes departamentos públicos com responsabilidade no mar, porque serão desenvolvidos em função de uma determinação de necessidades integrada, e observando critérios e padrões de prontidão acordados. Requererá pessoal de ligação da Marinha em diversos departamentos públicos e, quando possível e aplicável, representantes destes na estrutura da Marinha. Facilitará a comunicação e troca de informação em tempo real entre a Marinha e os departamentos públicos com responsabilidade no mar. Permitirá assessoria e apoio aos responsáveis militares e vice-versa.

Face ao que foi referido, afigura-se evidente a necessidade de, no mar, equilibrar o desempenho da função de defesa militar e apoio à política externa, com o da função de segurança e autoridade do Estado. O paradigma operacional da Marinha de Duplo Uso é o contributo conceptual da Marinha para empregar capacidades que permitam fazer face a quadros de actuação tão amplos, complexos e dispendiosos, como são os que pretendem conter as ameaças e satisfazer os interesses nacionais no mar. A aplicação deste paradigma permite: evitar a duplicação de recursos, gerando maior eficiência; dispor de um comando unificado, gerando maior eficácia; desenvolver o planeamento e as actuações de forma mais homogénea, gerando solicitações e respostas optimizadas.

Mas, os ganhos acima apresentados, já por si significativos em termos da edificação, estruturação e operação da Marinha Portuguesa, assumirão acrescida expressão se forem considerados como parte de uma mais vasta e integradora estratégia marítima, aliás na linha do modelo preconizado pela "Estratégia Nacional para o Mar", promulgada pelo Governo em 16 de Novembro do passado ano, para o que se torna imprescindível o reforço dos mecanismos de cooperação entre os diferentes departamentos do Estado.

Assim, a "Marinha de Duplo Uso" não deve ser entendida como uma noção radical ou de exclusão, mas antes integradora, como procurei evidenciar claramente na minha intervenção. Continua a haver espaço, nas áreas costeiras, para a actuação de forças de segurança ou de outros departamentos do Estado, visando certos tipos de ilícitos da sua vocação e utilizando as suas próprias embarcações. Em alternativa, ou sempre que não disponham de tal capacidade, poderão usar as plataformas da Marinha, prática esta que, não sendo nova, tem evidenciado resultados operacionais positivos, em linha com a lógica de racionalização de recursos e de potenciação de actuações.

A segurança, como valor mais alto, impõe um esforço de cooperação e de solidariedade institucional que a todos enobrece e que o País espera.

“O PREFEITO MARÍTIMO”
por VALM JACQUES MAZARS
(Tradução livre da exposição oral)

Senhores Almirantes, meus senhores:

Antes de mais, gostaria de agradecer a forma como me receberam, reconhecendo primeiro alguns problemas – não com o acolhimento, que foi muito caloroso – mas relacionados com o facto de não ser um orador nativo de inglês, pelo que fico em desvantagem relativamente aos oradores que me precederam. Em segundo lugar, não irei falar em termos académicos, pois os painéis anteriores já o fizeram, pelo que falarei em termos mais pragmáticos.

Será uma dificuldade, uma questão, ou apenas porque é engraçado? A isso não sei responder. Mas, pelo que pude ver, no primeiro painel, alguns civis pronunciaram-se sobre matérias militares, ao passo que no segundo painel, um militar debruça-se sobre temas civis, aí residindo talvez a necessidade de estabelecer um equilíbrio entre o duplo papel com que a Marinha lida.

Um outro problema prende-se com o facto de ser eu o último orador da manhã, pelo que muito já foi dito e provavelmente repeti-lo-ei, mas de maneira diferente. A minha última dificuldade deve-se ao facto de eu não ter qualquer mensagem, pelo que me desculpo desde já. A única coisa que tentarei fazer é manter-me fiel ao trabalho que tenho vindo a desenvolver pessoalmente ao longo de 46 ou 47 anos de serviço. Cerca de um quarto desse tempo, foi dedicado precisamente a assuntos de índole civil, área essa com que na Marinha Francesa lidamos cerca de 25% do tempo. Tenho ainda em mente que, na execução dessas tarefas, tive que obedecer principalmente à necessidade de lidar com as diferentes soberanias. Descobri-o por mim próprio, e quando estava no US Central Command, em Tampa, o General Abizaid disse-me que o próximo grande desafio, dos comandantes militares, nos anos vindouros, seria lidar com as diferentes soberanias – de tempo a tempos, as dos inimigos e, mais frequentemente, as dos aliados.

Posto isto, o meu tema será o Prefeito Marítimo, marítimo e não naval, pois os conceitos operam de maneira diferente. O problema que se coloca entre aliados é o exercício da sua soberania e jurisdição sobre 11 milhões de km² de acordo com a lei marítima internacional, e também, enquanto francês, de agir dentro dessa lei internacional.

Temos, por isso, algumas missões de autoridade pública, entre as quais se encontra a defesa nacional, que será talvez para todas as Marinhas o principal e mais antigo objectivo. Dentro dessas encontramos também, mais relacionadas com a defesa terrestre, a vigilância de áreas portuárias, a recolha de informação, bem com a protecção de áreas mais sensíveis e de estruturas públicas. Sublinho aqui a recolha de informação, que é para nós um assunto nacional. Veremos, talvez mais tarde, o quão difícil é partilhar essa informação. O último ponto, devido aos problemas legais que levanta, remete para a missão de policiar administrativa e judicialmente as áreas marítimas. Pelo contrário, e de acordo com aquilo que aprendi antes, não é nosso objectivo policiar, pois tememos perder alguma objectividade com a escolha de uma missão que não seja militar ou naval. Posto isto, cada um deve assumir as funções que lhe competem, sem querer assumir ou transferir essa função de policiamento, pois os *modus operandis* não são os mesmos.

Como devem saber, existem também missões de serviço público, como sejam a busca e salvamento, a assistência médica e humanitária e a protecção ambiental. Para além disso, existem embarcações em mau estado e maus comandantes, pelo que é também nosso dever prestar assistência a embarcações mercantes, pesqueiras e de recreio.

Por outro lado, e concordando com tudo o que foi dito esta manhã, os interesses e responsabilidades estatais multiplicaram-se: é necessário efectuar uma gestão integrada da zona costeira, bem como desenvolver novas actividades económicas e industriais no mar (geradores eólicos...). Devemos ainda gerir os conflitos entre todos os utilizadores do espaço comum que é o mar.

Existem ainda as novas ameaças, como não podia deixar de ser: o terrorismo é uma delas, a imigração legal outra e que pode ser ligada ao crescente tráfico ilegal. Sabemos, inclusive, que o tráfico ilegal de droga está a sustentar ou pode sustentar o terrorismo na zona do Oceano Índico, no Golfo e muitas outras partes do mundo. A propósito, diria ainda que nos últimos 40 anos, a primeira lei direccionada para estes problemas foi emitida em 1984 – ainda que tendo sido revista há 2 anos atrás.

Mas, voltemos ao assunto inicial, a acção do estado no mar, que designamos AEM (*L'Action de l'État en Mer*). Estamos a coordenar mais de 10 departamentos ministeriais envolvidos na acção marítima – em Portugal serão cerca de 20 talvez (imagino que não estejam contentes, pois com 10 já é um pouco difícil fazê-lo). O conceito que agora aplicamos baseia-se em dois princípios: primeiro, temos uma única autoridade de coordenação, dirigida a nível central pelo Primeiro-Ministro, e a nível local pelo Prefeito Marítimo. Este é, em França, o responsável por todos os departamentos e por todas as agências, respondendo, primeiro perante o Primeiro-Ministro e, depois, perante os restantes ministros. Em segundo lugar, podemos fazer um uso coordenado de todas as áreas administrativas no mar, incluindo as não governamentais (ONG).

Ao nível central funcionamos de forma interdepartamental (ao nível ministerial), e de forma inter-administrativa no trabalho com as pessoas. A Acção do Estado no Mar é dirigida pelo Primeiro-Ministro, e para fazê-lo, este é auxiliado por um secretariado, que é dirigido pelo Secretário-Geral do Mar.

Ao nível local, o Prefeito Marítimo, representante do Estado, está encarregado da administração geral, da coordenação operacional de todas as áreas, tendo em conta as actividades específicas de todas as administrações.

Peço-vos que atentem no facto de que, desde o início, nunca falei da Marinha, pois o Prefeito Marítimo, embora militar, tem uma conduta civil, tendo a seu cargo os Assuntos Marítimos, a *Gendarmerie*, a Alfândega e, pelo facto de ser o Comandante da Zona Marítima, lida também com assuntos relativos à Marinha. Lida, assim, com estas 4 vertentes principais, para cumprir aquela que é a missão do Primeiro-Ministro. No organigrama, como podem ver, a Marinha Francesa está por isso ao mesmo nível dos Assuntos Marítimos, da Alfândega, das ONG de Salvamento – que são públicas, mas não dirigidas pelo Governo –, da *Gendarmerie* e da Defesa Civil.

Temos 3 Almirantes da Marinha como Prefeitos Marítimos: em Cherbourg para o Norte, em Brest para o Atlântico e em Toulon para o Mediterrâneo. No ultramar, o funcionamento é idêntico, e uma vez que os Almirantes não podem assumir toda a responsabilidade, essa é dividida com entidades civis, tanto na Polinésia, como na Guiana, Guadalupe, Reunião ou Nova Caledónia. A sua gestão não é efectuada pelo comandante da Marinha local, mas pelo Prefeito ou pelo Alto-comissário, no caso da Polinésia Francesa.

Quanto aos meios a administrar, seremos breves: a cargo do Ministro da Defesa, estão fragatas de defesa da soberania, navios de patrulha rápida, rebo-

cadores civis fretados – os últimos dois navios acidentados no Canal da Mancha foram rebocados por este tipo de embarcações –, *gendarmerie* marítima, helicópteros e, vindos da Marinha, outros meios aéreos. Não queremos com isto dizer que toda a Marinha está a desempenhar qualquer tipo de trabalho: não temos porta-aviões, nem submarinos nucleares, nem outras fragatas. Com uma fragata nova será perfeitamente possível actuar neste âmbito, alterando a cadeia de comando, pelo que passará de uma cadeia de comando militar para uma civil, e o comandante responderá perante o Prefeito Marítimo (cuja missão é atribuída pelo Primeiro-Ministro, perante quem responde, e não pelo Ministério da Defesa).

Temos também as estações de sinalização costeira, as quais estiveram muito perto de sair da alçada da Marinha, por falta de recursos económicos para as manter, há cerca de 6 ou 7 anos atrás. Felizmente tivemos uma experiência com uma embarcação – da qual não me recordo o nome – que chegou do Médio Oriente com cerca de 700 iranianos sem vistos e que estavam encailhados, pelo que entraram no país.

A Alfândega, bem como os Assuntos Marítimos e a *Gendarmerie* dispõem de bastantes meios, enquanto o Exército e a Força Aérea também têm fornecido equipamento para a execução de algumas operações, tal como a Polícia de Fronteiras.

Temos a SNSM (Sociedade Nacional de Salvamentos Marítimos), que é uma ONG gerida e coordenada pelo Prefeito Marítimo.

Posto isto, vemos que a Acção do Estado no mar decorre de uma equipa inter-administrativa, coordenada por uma única entidade, e que depende e responde directamente ao Primeiro-Ministro.

Chegado a este ponto, diria que o meu discurso pode ser encarado numa perspectiva de fora para dentro, pois estamos a olhar para o nosso próprio problema. Mas acontece que o problema deve ser visto sob uma perspectiva multinacional. Por exemplo, vejamos a área do Canal. É uma área de intensa navegação, com cabos subaquáticos, dotada de uma zona onde se concentra o tráfego marítimo, áreas de pesca específicas, zonas subaquáticas de extracção de areias, geradores eólicos aquáticos e centrais nucleares costeiras.

É deste modo que o mar é explorado, e como podemos ver, é muito fácil para Bin Laden aí chegar numa embarcação. Muito fácil se não nos coordenarmos (isto porque a Alfândega nada tem contra Bin Laden).

Outra maneira de encarar o problema é através da troca de informações.

Tal como vos disse atrás, parece bastante difícil efectuar o intercâmbio de informação, o que não tem acontecido sequer no âmbito da NATO. Hoje em dia, no Afeganistão, no Irão, estamos a efectuar essa troca de informação. De facto, não é uma troca efectiva de informações, sendo antes uma recolha de informações, por parte das forças empregues na missão, provenientes de diversas fontes.

Penso, por isso, que o Prefeito Marítimo tem duas formas de efectuar essa troca, sob o seu próprio controlo, sendo que a primeira passa pela colaboração inter-departamental dos vários ministérios, que vemos agora no lado vertical. Quando surge uma situação, como seja a localização de embarcações, o nome do seu proprietário, o que transportam e a sua legalidade, dispõe-se de uma informação que constitui "*intelligence*". E pode pensar-se isto numa perspectiva nacional. Assim, podemos ter, por um lado, trocas de informação a nível nacional e, por outro lado, trocas de informação com outras Marinhas (relativamente a outros assuntos). E os departamentos podem também ter, sob um protocolo próprio, trocas de informação com outros departamentos estrangeiros. Por exemplo, a Alfândega Francesa efectua trocas de informação com a Alfândega Italiana e com a Americana.

Outra opção sobre como encarar a situação é através da percepção do panorama de situação¹. Podemos agir de forma militar, quando de informação militar se trata, efectuando trocas de informação mediante acordos militares sub-regionais ou através da NATO, pois estamos apenas a agir do lado militar. Quando lidamos com assuntos não militares, é mais difícil gerir a situação.

Na função de policiamento, é sempre uma autoridade nacional que toma a decisão, isto porque é proibido por todas as leis usar armas contra embarcações mercantes. A própria Marinha, não estando em guerra, está proibida de disparar contra outras embarcações, excepto se há ordens em contrário, e que têm que partir do Primeiro-Ministro e não do Ministério da Defesa. É, por isso, do âmbito da legislação nacional, e não multinacional, decidir da permissão de disparar sobre algo ou alguém.

Como fazê-lo? Na Europa, pensamos que a melhor maneira de fazer face a esta manta de retalhos² é através de uma abordagem sub-regional, pois os problemas não são os mesmos no Mar Báltico ou no Médio Oriente. Por exemplo, no Médio Oriente, os problemas tanto podem ser o terrorismo como a

¹ Situational awareness.

² Patchwork.

poluição, enquanto que no Mar Báltico há muito menos problemas relacionados com o terrorismo. Por exemplo, é muito difícil pedir à Finlândia que forneça informações de tipo económico, quando as que ela receberá serão no âmbito do terrorismo. Nesse sentido, fará mais sentido criar, não comandos, mas redes sub-regionais, que posteriormente trocarão informações entre si. É esta uma das formas de actuar. E é por isso que propomos fazer exactamente o mesmo, por exemplo, no Oceano Índico. A principal preocupação, por exemplo, a Sul, é mais relacionada com pirataria e rotas piscatórias, e não tanto com a poluição, com a qual não se preocupam minimamente. Por outro lado, se existir uma rede sub-regional que se preocupe com a pirataria, será mais do seu interesse.

Chegamos, assim, ao fim da minha intervenção, restando-me apenas referir, antes de passar a palavra, que em França temos um pensamento recorrente: é do nosso maior interesse não militarizar o mar, pois se tal acontecer, os outros departamentos e ministérios nossos aliados combater-nos-ão. Tal não é um problema, mas simultaneamente o objectivo comum não será atingido da mesma maneira que temos vindo a fazê-lo, que é o mesmo que dizer "eu não quero a liderança". E se alguém nos der essa liderança, nós aceitamo-la, mas não queremos posicionarmo-nos na fila da frente, não queremos tomar a missão da polícia, pois não o somos. Também não somos a Alfândega e não estamos habituados a fazer o seu trabalho, mas temos, como dissemos anteriormente, uma grande capacidade, que é a da coordenação. E é essa capacidade que deve ser colocada à frente do rumo do mar.

A AUTORIDADE DO ESTADO NO MAR

por MEDEIROS ALVES

VICE-ALMIRANTE

Exercer funções na Autoridade Marítima concede, provavelmente como poucas outras áreas funcionais, uma visão estruturante e global da necessidade que o Estado costeiro tem de assumir, e praticar, uma estratégia de actuação integrada, que, eficaz e adequada, seja o garante da salvaguarda dos interesses da Segurança Nacional. Num país marítimo, e costeiro, como Portugal, com uma das mais elevadas taxas de maritimidade da Europa, apenas existirá estabilidade social e económica desde que seja garantida a Segurança do Estado, e especificamente das populações, aspecto que assume grande prioridade pública quando é já conhecido que algumas das novas ameaças nascem, precisamente, dos espaços marítimos e das actividades que naqueles se desenvolvem.

A existência de um novo perfil de ameaças induz nos Estados a necessidade de novas formas de as combater; ainda que se mantenham as estruturas e os meios públicos à disposição do Estado, os conceitos da sua utilização não podem, contudo, continuar a ser os mesmos. Os protagonistas e os actores mudaram; encontram-se desterritorializados, e são, o mais das vezes, indetectáveis. Têm outras motivações que não apenas as conquistas de índole territorial, e operam em redes de fundo e base empresarial, tendo as suas próprias redes institucionais, formais e informais. Impõe-se, pois, adaptar as actuações do Estado perante estes novos fenómenos, não podendo ser mantidas divisões esquemáticas clássicas baseadas em cenários ultrapassados, como seja o paralelismo que classicamente era feito entre a Defesa Nacional e a Segurança Interna e que, por vezes, ainda subsiste. Não se pode confundir a Missão com a Tarefa e o seu Propósito.

As situações de conflito e as confrontações possíveis no espectro do conflito tendem a ser intermináveis num quadro em que os riscos e as ameaças não

são colocadas directamente aos Estados, mas sim à segurança das populações, afectando a sua estabilidade, cultura, modos de vida e o seu Bem Estar. O formato da guerra alterou-se e os cenários de conflito multiplicaram-se, tornando, por vezes, pouco evidente, a solução a assumir; o objectivo da vitória deixou de poder ser expresso através de compromissos incondicionais de natureza unilateral.

Entende-se que já não são, de facto, sustentáveis, leituras restritivas do conceito de Segurança, quando referida ao Estado, sob pena de seccionarmos esta sua prioritária tarefa, viciando a sua análise. Defende-se que a Segurança Nacional, como soma da Segurança Interna e da Segurança Externa, resulta de um conjunto de parcelas em que se inclui a Defesa Nacional (Defesa Militar e Defesa Civil), o Desenvolvimento Económico (com Progresso Social) a Justiça e o Bem-Estar. Resultarão, pois, infundadas e escassas, ao que se nos afigura, quaisquer abordagens que retirem da equação qualquer um daqueles elementos, e que desvirtue o seu sentido último, designadamente colocando o vector Defesa Nacional num plano paralelo ao da Segurança Interna, decalcando leituras *organicistas* departamentais do Estado.

Todos os elementos têm que ser atendidos quando se visa a Segurança Nacional.

De facto, não se protege, nem promove, a viabilidade económica das populações ribeirinhas e suas actividades, e não se fomenta o progresso, se não for impedida, e reprimida, a actividade predatória de recursos vivos, e inertes, nos espaços soberanos e jurisdicionais portugueses; não se protege, nem garante, a estabilidade social de toda a população, e o seu Bem Estar, se não forem prevenidos e reprimidos os tráficos que se realizam por vezes em espaços mais próximos de costa e que constituem ameaças a modos de vida, ao tecido económico-social e, conseqüentemente, ao próprio Estado; não se valorizam, e promovem, os objectivos europeus de humanidade e solidariedade se não forem controlados actos de pirataria perpetrados em navios e actividades; não se contribui para uma efectiva segurança no espaço Schengen e da União Europeia se não forem controlados surtos de imigração clandestina e de escravatura nos portos marítimos das fronteiras exteriores da União, como são, claramente, os portugueses. Em tudo o que se acaba de mencionar Portugal tem responsabilidades acrescidas, com pendor especial para os esforços de vigilância, fiscalização, actuação de polícia e execução de actos de Estado: afinal, o exercício da autoridade do Estado.

A concepção portuguesa instalou, como modelo a exercer nos espaços

marítimos sob soberania e jurisdição nacional, a Autoridade Marítima, fundando-se esta, e a respectiva teia orgânica, na figura do Capitão do Porto, que personifica a função, em si, e dotando-a de mecanismos legais, administrativos e técnicos que lhe permitem ter uma visão integrada, não parcelar, dos espaços e das actividades. Como base funcional das suas capacidades, a AM integra a vigilância, a fiscalização e o exercício da *polícia marítima*; como quadros temáticos de intervenção, a AM inclui a salvaguarda da vida humana no mar, o salvamento marítimo e o socorro a náufragos, a segurança da navegação, o combate à depredação de recursos marinhos, a salvação marítima e a protecção e preservação dos mesmos, sobretudo no patamar da poluição do mar, bem como a função registral patrimonial marítima; como complemento funcional, a AM está presente na estrutura decisória do Estado no que se designa actualmente por Segurança Interna, da Protecção Civil e ainda em conselhos de variada tipologia em diferentes escalões hierárquicos.

Se quisermos apresentar aquele figurino de outra forma, mais institucional, diremos que a Autoridade Marítima Nacional funda-se, directamente, nos seguintes seis pilares: assinalamento marítimo costeiro, salvamento marítimo e socorro a náufragos, combate à poluição do mar, Escola da Autoridade Marítima, polícia marítima e direcção técnica central incluindo os vectores da segurança marítima, protecção dos recursos vivos e inertes, e administração de recursos financeiros e de logística de capacidades. Indirectamente, a AMN utiliza os meios navais atribuídos ao Comando Naval e as valências técnicas e científicas do Instituto Hidrográfico. Representa este figurino, claramente, a institucionalização da polivalência funcional visando o imperativo constitucional da optimização de utilização dos meios ao dispor do Estado, significando, afinal, a assunção do conceito do *duplo uso*. A aprovação da nova lei orgânica da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), no seguimento de exigência legal estatuída em Março de 2002, é, também por aquela razão, um imperativo de lógica, de racionalidade e de eficácia orgânica.

É a supramencionada capacidade horizontal de perceber o fenómeno marítimo português, em grande parte fundado, e moldado, numa cultura de dois séculos de servir e apoiar as comunidades ribeirinhas através de uma estrutura nacional de tipo flebológico, que identifica, e explica, a especificidade dos cargos que enquadram a necessidade da sua manutenção, com um formato de serviço público exercido através dos órgãos regionais e locais. É, também, aquela abrangência conceptual que reúne, numa mesma instituição, elementos

estruturais consultivos, administrativos, executivos e policiais, que concede a uniformidade que uma visão global da *res marítima* impõe, e a coerência que a vivência e a linguagem própria do mar exigem. Este vector de análise é de nuclear importância, por se notar, nas últimas duas décadas, alguma tendência para, de alguma forma, não conceder prioridade aos assuntos respeitantes às questões de mar de âmbito estratégico, percepção essa que, contudo, teremos que temperar face a alguma preocupação que vem sendo manifestada, ultimamente, para Portugal reassumir a importância do seu oceanoposicionamento, como elemento pivot de uma centralidade marítima estratégica única.

Os superiores desígnios do Estado impõem-nos que cuidemos de salvarguardar tal importância, como elemento fulcral no processo histórico-cultural do Ser português.

Decorreram, até data recente, como é público, os trabalhos de estudo e análise do actual modelo de Segurança Interna que vigora em Portugal há cerca de vinte anos, sendo já, público, que o Conselho de Ministros aprovou uma Resolução em que determina novas medidas para uma nova formulação de estruturas no âmbito daquilo que se continua a designar por Segurança Interna; das mesmas resultarão ajustamentos – ao nível conceptual e metodológico – de funcionamento e relacionamento das designadas forças e serviços de segurança. Face aos notórios desenvolvimentos que as últimas duas décadas trouxeram ao nível dos conceitos de *Defesa Nacional e de Segurança Interna* – que projectam hoje a terminologia e os estudos de doutrina para abordagens mais conceptuais de tipo *Segurança Nacional* -, e em resultado da manifestação de novos e diferenciados tipos de ameaças, o actual figurino de Segurança Interna, cujos textos de base remontam a 1987, encontra-se, de facto, algo inadequado. O mundo marítimo, em ambas aquelas dimensões, é, eventualmente, o que melhores quadros de análise concede, pelo que, como vem sendo mencionado pela Marinha, importa, de sobremaneira, encontrar uma forma eficaz de exercer a Autoridade Marítima num país que tem a maior Zona Económica Exclusiva da União Europeia, e com jurisdição sobre espaços pelos quais circula, seguramente, mais de 53% de todo o comércio marítimo externo da Europa.

Esta problemática da reforma do quadro legal da Segurança Interna, inclusive porque resulta da supramencionada RCM que serão revistas a Lei de Segurança Interna e a Lei de Organização da Investigação Criminal, constitui, também, um excelente móbil para se aferir do actual formato existente em relação à única polícia de especialidade marítima existente em Portugal: a Polícia

Marítima, e da situação em que se encontra segundo dados de MAR2007; até porque decorre das novas medidas determinadas pelo Governo que terá que ser feita, pelo MDN, uma articulação da Autoridade Marítima Nacional com a recém enquadrada e instituída estrutura de Sistema Integrado de Segurança Interna, que deverá ser criada e regulamentada a breve prazo.

Assim, a um qualquer cidadão nacional da União Europeia que faça uma leitura da matriz de segurança vigente do país, pareceria natural e lógico que se relacionassem os seguintes elementos de análise:

1. Portugal tem um espaço marítimo sob sua soberania ou jurisdição de quase dezoito (18) vezes o território terrestre, incluindo, ainda, uma extensão de quase mil (1000) km de espaço correspondente ao domínio público hídrico, vulgarmente designado por domínio público marítimo;
2. Cerca de 70% da população portuguesa vive e/ou trabalha a menos de 60 Km da linha de costa, com uma acentuada intensidade demográfica nas grandes regiões de Lisboa e do Porto as quais perfazem, ambas, mais de 40% de toda a população portuguesa;
3. Portugal tem um oceanoposicionamento atlântico específico em cujo espaço marítimo se verificam alguns dos riscos, e ocorrem ameaças, actualmente tidas como das mais determinantes e fomentadoras da instabilidade sócio-económica dos países costeiros.

Este teatro, que deve indiciar a existência de um corpo de polícia marítima com uma sustentabilidade mínima para assegurar um vastíssimo quadro de competências – algumas das quais de natureza exclusiva enquanto órgão de polícia e de polícia criminal - revela-nos, contudo, na actualidade, um exíguo quadro de 513 elementos para todo o espaço nacional. Importa, obviamente, corrigir tal situação, concretizando os estudos já aferidos no âmbito da Marinha e da tutela para o aumento do quadro da Polícia Marítima até aos 722 elementos, de forma a garantir, para já, uma capacidade que se considera criticamente adequada.

Até porque, à imagem de outras forças policiais, dever-se-á reflectir sobre o seu emprego em Teatros de Operações Expedicionários, contextualmente entendidos no âmbito do léxico doutrinário prescrito das Alianças e Coligações em que Portugal se integra, e constitui, como parte, nas quais, devidamente sustentado em mandato legítimo, se considere como adequada, na sede governamental própria, a presença de uma força policial com tais caracte-

terísticas de especialidade para executar missões defensivas, referenciadas com rigor no geo-posicionamento e no Tempo, e assim contribuir para vencer a marginalidade e o incumprimento da lei, designadamente quanto à segurança relativa à proliferação de armamento para produzir efeitos de massa, no respeitante a movimentos traficantes de escravatura e imigração clandestina, para efeitos de manutenção da paz em termos de conflitualidade espectral não cooperativa e ou de conflitualidade elevada. Em todos estes quadros a PM pode contribuir com as experiências já adquiridas.

À Polícia Marítima, no seu âmbito de intervenção, como autoridade de polícia de especialidade, estão estatutariamente cometidos poderes de autoridade de polícia criminal, que se reflectem, predominantemente, na investigação em matérias de segurança da navegação, sinistros marítimos e da poluição no mar, envolvendo um conjunto vasto de actos e procedimentos processuais de cariz cauteloso e instrutório, nos quais assume particular importância a salvaguarda da prova. Há, portanto, uma relação funcional próxima com o Ministério Público que dirige comandantes, graduados e agentes naquelas tarefas de âmbito policial e jurisdicional.

Pela necessidade de uma maior clarificação na matéria, impõe-se uma actualização do preceituado na Lei de Organização da Investigação Criminal (LOIC), aprovada pela Lei nº 21/2000, de 10AGO (e alterada pelo Decreto-Lei nº 305/2002, de 13DEZ), no respeitante ao quadro de funcionamento e cooperação dos órgãos de polícia criminal de competência genérica e de competência específica. Com efeito, em resultado da aludida reforma no modelo de Segurança Interna, será necessário estatuir formatos mais ágeis quanto a forças e serviços de segurança, respectivas redes de cooperação institucional e formatos de partilha de informação, importando estabelecer, expressamente, a competência específica da PM em tal quadro, independentemente do seu diploma estatutário a definir como órgão de polícia criminal, e, portanto, se situar no âmbito normativo do nº3 do artigo 3º da LOIC.

O evidente acréscimo dos novos tipos de ameaça por mar, fenómeno que claramente esteve na base da reflexão política, e legislativa, que sustentou a elaboração dos diplomas publicados em MAR2002 – Decretos-Leis nº 43/2002, 44/2002 e 45/2002 –, indicava, já, a necessidade orgânica de sedimentar o secular conceito de Autoridade Marítima, adaptando-o ao quadro actual e potenciando o modelo português de exercício da autoridade pública no mar e em espaços integrantes do domínio público marítimo, designadamente investindo

numa actuação concertada entre autoridades de polícia com competências atribuídas. A boa prática institucional de protocolos entre a Marinha/Autoridade Marítima Nacional e outras entidades, como a Polícia Judiciária e a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) – existindo outros em projecto, como é o caso do IPTM e do SEF - têm, naquele âmbito, revelado acentuada importância e utilidade, o que reforça a ideia de que a cooperação institucional, e operacional, entre forças de polícia, é, claramente, uma das prioridades a assumir, sobretudo quando, como no caso da actual Brigada Fiscal da GNR, existem complementaridades em razão do território, ou ocorre a necessidade de cooperação institucional em razão da competência como sucede no caso do IPTM.

Tem-se, por isso, a percepção, de que, como já alguém defendeu recentemente, é ainda mais fundamental apostar na INTELIGÊNCIA através da *gestão da partilha de informação criminal* e no *desenvolvimento de investigações conjuntas*, recorrendo, quando disso for caso, a *novos meios de prova que sejam legitimados, pelo ordenamento*, na sede penal devida.

Também a inclusão da Autoridade Marítima e da Polícia Marítima (PM) nas Unidades de Coordenação e Intervenção Conjunta (UCIC), vulgarmente conhecidas como *brigadas mistas anti-crime* – e que existem com base no mecanismo estabelecido no Decreto-Lei nº 81/95, de 22ABR –, tem sido um aspecto recorrentemente apresentado às tutelas competentes, designadamente a Polícia Judiciária, e nas sedes próprias em que se encontram as restantes autoridades de polícia, nomeadamente a Unidade de Coordenação Anti-Terrorismo (UCAT), entidade que a AM/PM formalmente integra desde 14MAR2004. Tem-se o entendimento que a inclusão funcional da AM/PM nas UCIC tem base legal suficiente desde a vigência do artigo 9º do Decreto-Lei nº 43/2002, de 02MAR, o qual define, com clareza, e no âmbito do Sistema da Autoridade Marítima (SAM), a necessidade das entidades policiais que integram o SAM estarem sujeitas ao *"...regime de centralização, de coordenação e intervenção conjunta, previsto no Decreto-Lei nº 81/95, de 22ABR, no que respeita à actividade de combate ao narcotráfico"*.

A inclusão de um tal preceito num quadro legal especificamente elaborado para o foro da Autoridade Marítima, visa, pois, integrar a PM (a única força policial que estava fora do elenco estabelecido em 1995) no formato operacional de combate ao narcotráfico, quer em termos de centralização de informação, quer em termos de coordenação e intervenção conjunta, como a lei esta-

belece, o que potenciará a INTELIGÊNCIA e a cooperação que deverá existir, e tem existido, em tais matérias, com a PJ, como autoridade de polícia judiciária com competências específicas, e a PSP e a GNR, como forças policiais de grande dimensão e competência genérica.

Importa, ainda, atender à tipologia penal estabelecida no quadro jurídico-penal vigente e naquele que se projecta instituir, porquanto, precisamente no âmbito do tecido e da terminologia criminal marítima, será exigível um esforço para adequar o léxico legal à realidade e prática das actividades, actos e procedimentos marítimos ilícitos. Neste contexto, como elemento de estrutura jurídica, importa atentar nos crimes "*contra a segurança da navegação*" e de "*poluição*", cujo actual enquadramento e previsão normativa – no Código Penal – não estão, claramente, no patamar de compreensão que tais matérias, pelo que envolvem, exigem. Desde logo porque a tarefa de revisão do tecido legal que ainda sobrou do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante, já com objectivos perdidos no tempo, não permite uma efectiva revisão dos tipos penais previstos nos artigos 167º e 169º daquele Código; ainda, porque não estão estudados, com a sustentabilidade que se impõe, os limites legais e conceptuais entre a poluição como *ilícito de mera ordenação social* e a poluição como *ilícito penal*, o que tem interferência no entendimento técnico-administrativo e jurisdicional. Para ambas as questões a Marinha enviou os seus comentários e textos de anteprojecto, aguardando-se que ainda possam ser atendidos nos actuais trabalhos de anteprojecto de revisão do Código Penal.

Não é, apenas, quanto ao exercício da autoridade, de polícia e de enquadramento contencioso, que aquela questão tem impactos: com efeito, a não clarificação dos contornos da ilicitude de uma situação ilegal induz acentuadas fragilidades na moldura de actuação penal do Estado, e na forma como exerce a sua competência judicial perante os prevaricadores, inclusive porque a leitura do Ministério Público poderá não ser – e não tem sido – uniforme nas várias sedes territoriais da respectiva competência. Aquela fragilidade potencia situações de vazio, de instabilidade de instrução e acusação processuais, facilitando o aparecimento de mecanismos impugnatórios que permitem, a indivíduos e entidades colectivas que prevariarem, sair de tais situações sem uma acusação e condenação finais. Importa, de sobremaneira, alterar tal quadro.

Esta problemática interfere, ainda, com a designada intervenção do Estado em situações de sinistro marítimo que, não raro, envolvem num mesmo quadro fenómenos de exercício de actos de polícia com aplicação de medidas

cautelares, autuação e instrução de vários ilícitos contra-ordenacionais (pesca, regras de lotação, escassez e/ou invalidade de certificados e de seguros, não observância de determinações da Autoridade Marítima e poluição marítima) e investigação de tipos penais presumivelmente violados; envolve, ainda, um amplo e complexo processo técnico-jurídico de remoção do navio e/ou do destroço, que implica uma miríade de contactos internos nacionais e internacionais, com Estados, administrações, cônsules, sociedades classificadoras e companhias seguradoras. Assim sucedeu com os cinco sinistros de maior dimensão ocorridos em Portugal nos últimos anos, o que tem permitido identificar lições, das quais devem ser sublinhadas as seguintes:

1. A primeira tem que ver com a necessidade de uma coordenação centralizada de tais processos; não é possível, nem desejável, dispersar a actuação do Estado por entidades, matérias e/ou territórios num contexto factual com tais características. Os bons resultados que a história processual marítima vem revelando em termos de actuação perante sinistros marítimos com fenómenos de poluição no mar e acidentes pessoais agregados ensina que o modelo, e respectivo processo, funcionam bem;
2. O conhecimento e saber instalados, e a doutrina que vai sendo construída e sedimentada na Autoridade Marítima, não é algo que se aprenda numa década; as exigências próprias do mercantilismo e transporte marítimo internacional, do complexo clausulado do direito marítimo internacional, do direito do mar, do direito comunitário e do direito contra-ordenacional (pelo menos estes), envolvidos numa actuação técnico-administrativa da autoridade do Estado, exige esforços acrescidos de estudo de casos, acompanhamento internacional, mas impõe, sobretudo, elevada celeridade de resposta, por vezes imediata, em tempo real;
3. É fulcral não alterar o tipo de acto que o capitão do porto, em razão da matéria e do território, assume, ao exarar actos definitivos e executórios apenas impugnáveis, e controláveis, pelo poder judicial. A manifesta utilidade em se possuir uma autoridade com poder juridicamente desconcentrado, a nível local, contribui determinadamente para tornar mais directa e eficaz a actuação do Estado, quer perante nacionais, quer perante comunitários e de países terceiros.
4. Não é institucionalmente eficaz dissecar a autoridade do Capitão do

Porto e a estrutura operacional da Polícia Marítima; tal cenário equivaleria a tornar mais ineficaz a intervenção do Estado, a desagregar a imposição jurídica da autoridade marítima da efectiva aplicação da medida determinada, enfim, a separar aquilo que o Código Comercial, o Código Processual Civil, a codificação registral marítima e o Regulamento Geral das Capitanias identificam. Por alguma razão subsiste com tal contextualização há dois séculos, depois de inúmeras reformas administrativas.

5. Seria de enormíssima utilidade instalar os outros Tribunais Marítimos que a lei da Assembleia da República criou, na grande reforma maritimista do final dos anos oitenta. Isso daria ao secular Estado Português, com uma história marítima de sete séculos, a especialidade jurisdicional marítima que a actividade marítima nacional obviamente já exige há muito tempo;
6. A própria complexidade técnico-jurídica de tais processos impõe algumas modificações no regime jurídico em vigor, e que se prendem com o desenvolvimento regulamentar de algumas competências legais estatuídas pelo DL 44/2002; houve já notórios avanços, mesmo no que tange o direito comercial marítimo e o direito do mar, mas o quadro jurídico da segurança da navegação, e a identificação, expressa e clara, das competências da Autoridade Marítima e das administrações portuárias, tem que ser estatuído com maior perfeição e actualidade. Também em tal âmbito, oportunamente, a Marinha já fez seguir as suas propostas.

A Autoridade Marítima tem, claramente, como resulta do supramencionado, uma matriz jurídico-institucional de serviço público não militar, do qual constitui pilar fundamental uma estrutura de autoridade de polícia, servindo-se, quando juridicamente possível e circunstancialmente exigível, das capacidades militares instaladas na Marinha.

Num país que dispõe de recursos escassos, e onde existe um imperativo constitucional de optimização e racionalização de funcionamento da Administração e seus meios, a Autoridade Marítima, especificamente sob o formato legal e institucional resultante dos diplomas de 2002 – Autoridade Marítima Nacional –, assume-se, actualmente, como a *Guarda Costeira* de Portugal, tal como vem sendo publicamente afirmado e defendido pela Marinha. De facto, na sua *dupla atribuição legal e funcional* de comandante da Marinha e Autoridade Marítima

Nacional – sendo o CEMA Chefe de Estado-Maior e AMN –, é pressuposto do modelo existir um comando único de toda a Marinha nas vertentes de Segurança Nacional, no que se refere à Segurança Marítima, Defesa Marítima e Investigação Marítima, o que, claramente, cria oportunidades agregadoras de coordenação integrada inigualáveis, demonstradas, aliás, em inúmeras ocasiões.

O vértice institucional comum, que é precisamente o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, dá a garantia necessária ao exercício integrado, e uniforme, de competências normalmente exercidas por modelos de Guarda Costeira – ao qual, em Portugal, acrescem competências de repartição marítima e de conservatória de registo patrimonial – garantindo-se, assim, um modelo de funcionamento que para o Estado, por ano, representa um valor da ordem dos €50 milhões/ano (sendo o custo para o Estado apenas de 37 milhões, face a um quadro jurídico de receitas próprias), verba que - certamente - atingiria montantes acentuadamente mais elevados se um tal quadro orgânico fosse *desagregado e desinserido* da Marinha (e do seu modelo de funcionamento) e recriado noutra tutela, com outro figurino de carreiras e de prestação funcional, sem o suporte estrutural, genético e operacional da Marinha existente na situação actual.

Existe, como se confirma, uma racionalização-limite das estruturas existentes, porquanto se realiza, de forma eficaz e eficiente, um vasto quadro de competências, numa ampla implantação geográfica, marítima e dominial marítima, não se vislumbrando a necessidade de procurar um outro tipo de solução, eventualmente mais dispendiosa para os cofres do Estado e com um grau de eficácia que até poderá ser inferior.

O emprego operacional da Autoridade Marítima em tarefas de “construção e manutenção do Estado”, de “contenção” e de “dissuasão e coerção”, traduz-se, também, atento o referido imperativo constitucional, por uma racionalização dos meios estruturais, genéticos e operacionais existentes na Marinha que podem ser empregues em tal serviço público não militar, não estando cometidas à Autoridade Marítima tarefas qualificadas como de “*destruição*” que, pela sua natureza, se encontram exclusivamente destinadas ao serviço público militar. Há, todavia, uma acrescida utilidade em se possuir um mecanismo institucional de *uso da força*, o qual é permitido, e potenciado (nos cenários de Defesa Civil, de crime e de contra-ordenação) pelo facto da Autoridade Marítima se encontrar ligada, e integrada, na Marinha. Como já se fez notar noutra sede, o Estado, e a comunidade, retiram benefício directo de tal uso da força existin-

do mecanismo que o liga ao serviço público não militar.

Existe, pois, uma óbvia complementaridade de utilização de capacidades humanas, materiais e financeiras que se traduz em valor acrescentado e potencia intervenções, pelo que se tem o entendimento que importa continuar a investir num modelo no qual, face às valências supramencionadas, seja cometida não só responsabilidades legais e orgânicas, mas uma *autoridade para coordenação* das responsabilidades cometidas no âmbito de actuação do Estado na totalidade dos seus espaços sob soberania e jurisdição marítima. É tal, aliás, a sustentação do modelo português que aproveita experiências, conhecimento e cultura de mar e sustenta, afinal, a Autoridade Marítima como um uso fundamental da Marinha de duplo uso em Portugal.

AS OPERAÇÕES NAVAIS NUM QUADRO ALARGADO DE SEGURANÇA

por VARGAS DE MATOS

VICE-ALMIRANTE

O Mar foi sempre um foco de atenção e de preocupação da humanidade. O Homem litoral virou-se para o mar por várias razões ligadas aos seus atributos:

– Recursos, via de Transporte, meio de troca de Informação, etc.

Cada atributo está ligado com os restantes e apresenta tendências cooperativas e conflituais que caracterizam as Relações Internacionais.

Este sistema é muito delicado e uma fonte de vulnerabilidades, especialmente, quando por negligente governança ou pelo aparecimento de adversários marítimos, a sua Segurança é posta em causa.

Por outro lado o sistema internacional actual é caracterizado pela indefinição quanto às ameaças e riscos que podem afectar a Segurança e a paz, podendo perturbar a estabilidade, o bem-estar e o desenvolvimento

O espectro das ameaças é variado e complexo, especialmente quanto à natureza e objectivos, sendo difícil e dispendioso estruturar formas de as prevenir e combater.

De que forma estão as Operações Navais aptas e são adequadas para contribuir e manter essa SEGURANÇA

Numa rápida análise transnacional, encontramos actualmente outros actores, não Estatais, que desempenham um papel importante na cena internacional, nomeadamente no uso do Mar, de onde se constituem como agentes causadores e catalisadores de INSEGURANÇA.

Muitas destas **Ameaças Emergentes** têm padrões de comportamento e actuação identificados, mas o seu Tempo de acção não é normalmente conhecido.

O mar é o meio mais privilegiado para a realização de trocas comerciais, sendo actualmente o transporte de petróleo e seus derivados o grosso dessas transacções. Há ainda a considerar outro tipo de transporte de matérias que se podem classificar como Cargas Perigosas.

Nestas circunstâncias a probabilidade de acidentes marítimos tende a aumentar, elevando assim o risco da ocorrência de graves danos ambientais, com consequências na economia e no Bem-estar dos Estados ribeirinhos.

Sendo Portugal um Estado litoral, não pode negligenciar a possibilidade do uso da via marítima para tráfico de pessoas e de imigração ilegal.

Independentemente deste tipo de ameaça ainda não ter atingido as dimensões que se verificam em Estados vizinhos, não é de excluir, num futuro próximo, o uso da navegação mercante e de embarcações mais sofisticadas para o tráfico de pessoas, na costa de Portugal.

TRÁFICO DE ESTUPEFACIENTES

Apesar de terem vindo a ser efectuadas diversas operações cooperativas com outras agências do Estado, no combate ao narcotráfico, Portugal está identificado como uma das portas de entrada da Europa para o tráfico de estupefacientes com origem na América Latina, que privilegia a utilização da via marítima para o seu trânsito.

PIRATARIA

Este tipo de criminalidade acontece normalmente em Canais e Estreitos "longe" das nossas áreas de interesse, no entanto existe conhecimento que este tipo de actividade está a aumentar no Golfo da Guiné, área esta considerada como espaço estratégico de interesse nacional, não se podendo assim descuidar a possibilidade desta ameaça, no futuro.

As Armas de Destruição Massiva podem causar danos completamente desproporcionados aos interesses que motivam a sua utilização. A dificuldade em controlar os "stocks" de armamento existentes, o fácil acesso por parte de actores não-Estatais e, principalmente, o potencial uso destas armas por organizações terroristas, tem vindo a inquietar a comunidade internacional. Neste sentido têm sido promovidos pela comunidade ocidental a celebração de tratados e convenções, desenvolvendo os temas de desarmamento, controlo e contra-proliferação deste tipo de armas, como é o caso da Proliferation Security Initiative.

TERRORISMO

Os fenómenos ligados ao terrorismo são variados. O facto dos grupos ligados ao terrorismo se movimentarem nas teias difusas das relações transnacionais, e de se misturarem e camuflarem nas populações, dificulta a sua caracterização.

O mar, quando não controlado, tem servido como santuário, meio de movimentação e área de actuação

Podemos verificar que vários factores são comuns nas ameaças atrás referenciadas...Todas acontecem no domínio marítimo, todas exploram as características e a dificuldade no controlo deste ambiente para de forma camuflada alcançarem os seus fins, e muitas destas actividades são executadas por grupos ligados ou relacionados.

Também muitas vezes diferentes agências, dentro de um mesmo Estado mas de forma não articulada, combatem o mesmo tipo de ameaça.

Contudo sabe-se que mais tarde ou mais cedo algumas destas ameaças poderão vir a ser concretizadas.

A grande questão põe-se

QUANDO e ONDE...

A única resposta a esta incógnita é assegurar o conhecimento permanente e completo de tudo o que ocorre no ambiente marítimo e que com ele esteja associado, como forma de identificar o que possa constituir um risco ou uma ameaça à Segurança.

Temos assim o conceito de Maritime Situational Awareness

"The understanding of all matters within and associated with the maritime environment that can have an impact on the security of the (...)"

O conceito não é novo, podendo sim ser considerado como uma evolução da tradicional actividade de vigilância e de compilação do panorama marítimo.

Porém não deve ser confundido como um tipo de operação, mas antes sim uma ferramenta de apoio às operações navais, concorrendo pela superioridade de informação que proporciona, para uma atempada tomada de decisão.

O presente slide foca os requisitos gerais para se conseguir uma eficaz MAS.

Dos vários requisitos saliento a necessidade de cooperação permanente entre agências e multinacional, potenciando assim sinergias, diferentes conhe-

cimentos e perícias.

Sublinho também a CAPACIDADE OPERACIONAL, que implica que os meios devem por norma ter a adequada capacidade tecnológica (destacando-se as capacidades C4) e pessoal qualificado. É na materialização desta Capacidade que as Operações Navais assumem um papel fundamental no apoio e prossecução dos requisitos de MSA, balizadas pelo enquadramento Legal vigente.

Numa breve alusão a conceitos legais, porque sempre geradores de controvérsia, julgo podermos afirmar que a marinha no seu duplo uso, tem um evidente fundamento no nosso ordenamento jurídico.

A Lei Orgânica da Marinha, no seu Preâmbulo diz;

"A vastidão da área marítima de interesse nacional torna indispensável valorizar a reconhecida polivalência das capacidades das unidades navais, cabendo à Marinha continuar a garantir, eficazmente e em permanência, a realização de actividades de interesse público no mar".

Este conceito de duplo uso da Marinha é sublinhado ao longo deste e de outros diplomas legais, dividindo sempre a missão da Marinha entre;

"defesa militar da República" e a garantia de *"fiscalização, ..., dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, tendo em vista o exercício da autoridade do Estado relativamente ao cumprimento das disposições legais aplicáveis."* (artigo 30.º da LOMAR).

Também o quadro jurídico que (2002) que criou o Sistema de Autoridade Marítima nos conduz ao conceito de uma Marinha com um papel essencial na *"aplicação e verificação do cumprimento das leis e regulamentos marítimos, em espaços sob soberania ou jurisdição nacionais (entre outros, ..., a fiscalização das pescas, o combate à poluição e repressão de outros ilícitos marítimos)* (**Preâmbulo do DL 43/02, de 02MAR**)

No que concerne à detecção de ilícitos contra-ordenacionais, isto é, factos ilícitos e censuráveis passíveis de coima;

"competete ao comandante do navio levantar o auto de notícia e tomar todas as medidas consideradas adequadas à salvaguarda de todos os meios de prova admissíveis em direito", podendo mesmo, em certas circunstâncias, "determinar o apresamento do navio ou embarcação, acompanhando-o até ao porto nacional mais próximo", (**DL 45/02, de 02MAR, ilícitos do tipo actividade de pesca ou poluição**)

No entanto a Marinha, como braço visível do Estado no mar, faz mais!

Não se limitando ao combate aos ilícitos contra-ordenacionais, a Marinha

coopera com todos os órgãos de polícia criminal. Este conceito de actuação em cooperação, encontra fundamento em praticamente todas as Leis Orgânicas das diversas polícias, como se pode verificar no exemplo aqui exposto (PJ).

Também o Conceito Estratégico de Defesa Nacional consagrou a necessidade das Forças Armadas disporem de "*Capacidade para, em colaboração com as forças de segurança, ..., prevenir e fazer face às ameaças terroristas;*" e para "*nos termos da lei, participar na prevenção e combate a certas formas de crime organizado transnacional, especialmente o tráfico de droga, o tráfico de pessoas e as redes de imigração ilegal*".

Este é o ponto crucial desta breve consideração jurídica;

de acordo com o Conceito Estratégico de Defesa Nacional, as Forças Armadas "participam no combate ao crime organizado nos termos da lei"; mas como sabemos, os comandantes das Unidades Navais não são autoridades de polícia criminal.

No entanto, a sua legitimidade para agir reside essencialmente no Direito Internacional, que é recebido no ordenamento jurídico português, por força da Constituição (n.º 2 do Art. 8.º), passando a fazer parte do Direito Interno.

Eis alguns exemplos essenciais, de Direito Internacional, que consagram a legitimidade de um comandante de navio para actuar no combate a ilícitos de carácter penal:

- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, (Convenção de Montego Bay), onde se define o que é um navio de guerra e onde se legitima o direito de visita em alto mar, (pirataria ou tráfico de escravos), bem como o direito de perseguição por navios de guerra, quando um navio tenha infringido as leis e regulamentos do Estado costeiro.
- Protocolo Adicional, à Convenção das Nações Unidas contra a criminalidade organizada transnacional, contra o tráfico ilícito de migrantes por via terrestre, marítima e aérea, ratificado por Portugal em 2004, (actuar em alto mar relativamente a um navio de pavilhão estrangeiro, que transporte migrantes clandestinos).
- a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas (Convenção de Viena de 1988), ratificada por Portugal em 1991, (navio de guerra abordar um navio suspeito de transportar estupefacientes, se autorizado pelo Estado de bandeira).

Contudo importa referir que a Marinha, embora com legitimidade para

actuar, no âmbito penal, tem como procedimento ser um “braço distante” das autoridades judiciárias ou da polícia criminal, cooperando com aqueles que controlam a informação policial.

Podemos pois assumir que este conceito de uma Marinha, dois usos, na Defesa Militar e Apoio à Política Externa, e na Segurança e Autoridade do Estado, encontra um perfeito enquadramento legal.

Dito isto vejamos a definição de Operações Navais que se estende muito para além do contributo para a *Situational Awareness* face à capacidades dos meios envolvidos, Forças e Unidades Navais.

Importa assim realçar as características tradicionais destes meios, que conduzem as Operações Navais, e que lhes permitem executar um variado leque de diferentes tipos de missões.

Estas características permitem às Forças e Unidades Navais terem a Capacidade e a Polivalência adequada para actuar no tempo e lugar com liberdade de acção e, impondo também uma presença efectiva.

Com as características das Forças Navais anteriormente apresentadas são conduzidas Operações do Tipo **Vigilância e Reconhecimento, Operações de Defesa junto a Costa, Operações de Interdição, Apoio a Operações Conjuntas e de Cooperação, Operações de apoio a catástrofes, Operações Humanitárias, Operações de Controlo do Mar, Protecção da Navegação e Projecção de Força.**

Estas operações, apesar do seu cariz militar, quando articuladas e em cooperação com Entidades civis e outras agências com responsabilidade no domínio marítimo, concorrem para a Edificação e Manutenção da SEGURANÇA MARÍTIMA.

A SEGURANÇA MARÍTIMA

que se pode definir como *“(...) Conjunto de acções desenvolvidas pelas autoridades militares, civis e outras agências com responsabilidades no domínio marítimo, com o fim de exercer a autoridade do estado, assegurar a segurança de pessoas e bens e proteger os interesses nacionais e internacionais.”*

Dado o número de entidades envolvidas e a abrangente e vasta área de interesses que envolve, são Factores críticos para o Sucesso de uma eficaz Segurança Marítima:

Existência de uma política de cooperação entre agências – Maior cooperação e ligação inter-agências, a nível regional e nacional, para que exista uma coordenação efectiva entre todas as entidades envolvidas beneficiando-se,

entre outras vantagens, da troca de experiência e conhecimentos;

Adequada Atitude e Duplo Emprego Operacional traduzindo a complementaridade das actuações de uma só Marinha na defesa militar e apoio à política externa e na segurança e autoridade do Estado;

Compilação e Validação do panorama marítimo que obrigatoriamente passará pela troca e partilha de informação;

Transponders na navegação não militar permitindo uma monitorização efectiva deste tipo de navegação (ex: AIS e futuramente o LRIT);

Regulação e jurisdição harmonizadas – TBD;

Acções Conjuntas, Combinadas e Cooperativas beneficiando das valências dos diferentes tipos de meios e do apoio e capacidades de outros meios da Aliança.

Complementando os nossos meios, e dada a transnacionalidade das ameaças contamos com o apoio e cooperação dos nossos aliados e parceiros na vigilância e compilação do panorama marítimo. Da respectiva troca e partilha desta informação apresenta-se a imagem de um Sistema de C2 a trabalhar em tempo real.

O exercício da Segurança e da Autoridade do Estado, no mar, é assegurado pelo Dispositivo Naval Padrão da Marinha, que conjugando as capacidades da Esquadra com a Autoridade Marítima, assegura um *continuum* de SEGURANÇA no espaço marítimo sob soberania ou jurisdição nacional.

Ainda no âmbito dos **compromissos permanentes** do Estado Português, a Marinha contribui com meios para a **Força de Reacção Imediata** nacional (FRI) e para a **Força de Reacção Rápida da NATO** (NRF).

Podemos agora tecer algumas Considerações de carácter genérico:

As ameaças são um problema global para a segurança Marítima, sendo necessário o conhecimento da situação no mar, bem como a cooperação Internacional e a partilha de informação para as prevenir e combater.

Assim, uma Marinha pronta, treinada, cooperante e empenhada na vigilância e controlo do espaço Marítimo, contribuirá para a complementaridade e sinergias dos dois vectores das Operações no mar:

- Autoridade e Segurança do Estado
- Missões Militares e participação no quadro dos compromissos de Portugal

O que nos reservará o futuro?

No sec. XXI o mar ganhará cada vez mais importância através da valori-

zação dos seus recursos e da sua utilização, aumentando a necessidade e a importância da actuação das Marinhas, isto é, as marinhas irão estar mais empenhadas do que nunca.

Como vê a Marinha Portuguesa as suas tarefas no âmbito da Segurança: Cooperar e articular com as agências do Estado o combate aos ilícitos no mar, assegurando no espaço marítimo os interesses nacionais, tendo em consideração que a sua acção não se esgota na prevenção e no combate das ocorrências, mas também e sobretudo, no garantir que essas actividades não passem despercebidas e possam provocar danos não controlados.

COLABORAÇÃO INSTITUCIONAL

POLICIA JUDICIÁRIA

por Dr. José Braz

Exmo Senhor Chefe do Estado Maior da Armada
Exmos Senhores Oficiais de Marinha
Meus Senhores e minhas Senhoras

Gostaria em primeiro lugar de agradecer o honroso convite que me foi dirigido e a possibilidade de - em representação da Policia Judiciária, - proferir algumas breves palavras sobre o tema que me é proposto:

A cooperação entre a Policia Judiciária e a Marinha Portuguesa na luta contra o narcotráfico.

Vivemos tempos de mudança!

A globalização e a interdependência que definem os modelos societários pós-industriais são hoje a chave para a compreensão dos novos paradigmas criminais.

O crime organizado utiliza as lógicas e as potencialidades da revolução tecnológica tornando-se também ele, global e informacional.

Constituiu mesmo, dum ponto de vista estritamente material, uma *actividade económica* em sentido amplo que, procurando satisfazer a crescente necessidade de bens proibidos nas sociedades modernas, visa obstinadamente um fim: – a obtenção do lucro ilícito!

Uma *actividade económica* que não conhece fronteiras nem quaisquer limites espacio-temporais, que não conhece regras ou constrangimentos de qualquer natureza, que dispõe de sofisticados meios e de elevados níveis de organização, controlo e funcionamento.

O tráfico de estupefacientes é talvez hoje, o mais perfeito paradigma desta preocupante realidade.

Reconhecendo tal facto, a nova Estratégia da União Europeia de Luta contra a Droga (Horizonte 2005-2012) considera que (passamos a citar) (...) *tanto a nível nacional como da UE, o tráfico de droga continua a ser dos comércios mais produtivos (...) dos grupos criminosos organizados* (fim de citação).

Grupos criminosos com características específicas, que desenvolvem actividades ilícitas numa lógica de escala e de elevada interactividade, frequentemente suportados, associados ou confundidos com unidades económicas formalmente legais, através das quais dissimulam a actividade ilícita e branqueiam os proventos do crime.

Referimo-nos naturalmente a estruturas muito fechadas e dotadas de elevada sofisticação organizacional.

Com grande capacidade de adaptação e de resistência às ofensivas das instâncias de controlo formal.

Que actuam com apurado sentido estratégico, desenvolvendo de forma sistemática, contra-medidas que dificultam seriamente o seu controlo e desmembramento.

É esta a natureza e a dimensão da ameaça com a qual nos confrontamos e à nos compete dar resposta!

Portugal como fronteira externa da UE, face ao seu posicionamento geoestratégico periférico e à vastidão e difícil controlo do seu território marítimo e arquipelágico, tem e continuará a ter, especiais responsabilidades na luta contra o narcotráfico internacional que utiliza estas particulares condições para introduzir estupefacientes no espaço europeu.

Nos termos do modelo normativo em vigor, a luta contra o tráfico de estupefacientes assente basicamente em 3 grandes pilares:

– **Fiscalização**; – **Prevenção**, e – **Investigação criminal**.

Transversal a esta tríplice construção metodológica, perfila-se, - quer no plano interno, quer no plano internacional, - um pressuposto verdadeiramente estruturante e consolidante da acção concreta:

– **A cooperação**.

Com efeito, a luta contra o tráfico de estupefacientes não é um monopólio, uma competência ou uma atribuição exclusiva desta ou daquela instituição, desta ou daquela força de segurança!

É um **desígnio nacional** que envolve e compromete a sociedade e o Estado e muito particularmente uma pluralidade de instituições de distinta natureza e vocação: OPC's, forças de segurança e outras entidades, num quadro dinâmico de actuação convergente e interactiva.

É hoje claro e por demais evidente, que nenhuma entidade, nenhuma organização, pode, por si só, fazer tudo.

Basicamente por duas razões de elementar simplicidade:

Em primeiro lugar, porque no mundo complexo, especializado e multidisciplinar em que vivemos, ninguém pode, ninguém consegue, fazer tudo...bem feito!

Em segundo lugar, porque não faz qualquer sentido que uma organização do Estado desloque e comprometa meios e recursos necessários ao cumprimento da sua actividade matricial para tentar fazer aquilo que outra organização do Estado, há muito faz e faz bem, por força da sua específica natureza e vocação.

E mesmo que em tese tal hipótese seja configurável, ela nunca será seguramente sustentável no plano financeiro!

Conceitos de actuação total ou integral são inconciliáveis com as modernas concepções de gestão e de arquitectura organizacional, incompatíveis com a eficácia, com a boa gestão dos múltiplos recursos e saberes, que, sendo escassos e constituindo quase sempre um pesado investimento para o erário público, devem ser permanentemente rentabilizados com rigor e parcimónia e por isso mesmo, sempre que possível, multidireccionados às diversas situações em que se manifesta o interesse público nacional.

É também, imbuído deste espírito, que o novo Conceito Estratégico de Defesa Nacional, ao considerar que é de interesse estratégico prioritário, para Portugal, que a Defesa Nacional dê prioridade, no quadro constitucional e legal (passamos a citar) "*às acções de fiscalização, detecção e rastreio do tráfico de droga nos espaços marítimo e aéreo sobre jurisdição nacional, auxiliando as autoridades competentes no combate a este crime*" (fim de citação), veio acrescentar à prossecução destas actividades uma inquestionável mais valia em termos de eficácia e de capacidade de resposta operacional.

Esta visão pragmática dos problemas e da realidade, permite com efeito, exponenciar a afirmação plena de 3 princípios:

– **Especialização;** – **Complementaridade,** e – **Rentabilização de meios,**

como incontornáveis requisitos de eficácia no cumprimento de tão difícil missão.

As relações entre a PJ e a Marinha Portuguesa na luta contra o tráfico internacional de estupefacientes por via marítima, são, não só mas também pelas razões aduzidas, um exemplo feliz de cooperação interinstitucional.

Os projectos e as instituições devem ser avaliados não pelos seus propósitos ou intenções declaradas, mas pela actividade que efectivamente desenvolvem e sobretudo pelos resultados que objectivamente alcançam.

Ora, as relações de cooperação entre a PJ e a Marinha Portuguesa são relações de acção, que muito têm contribuído para a valorização da imagem externa de Portugal, como país com capacidade para reagir de forma enérgica e eficaz à ameaça do narcotráfico internacional, como país onde é possível desenvolver com êxito, complexas, delicadas e audaciosas operações, em tudo iguais ao que de melhor se faz em qualquer país da EU neste particular domínio.

Os resultados alcançados nos últimos anos, e que todos conhecemos, demonstram-no inequivocamente.

Procurando cumprir os limites temporais desta comunicação, que não me concedem a possibilidade de uma caracterização exaustiva da relação de cooperação em análise, diria num esforço de síntese que procure realçar o que é fundamental, que a relação de cooperação entre a PJ e a Marinha alicerça-se na aplicação dos princípios atrás referidos.

Uma relação em que cada um conhece o seu papel e percepção a mais-valia que o seu trabalho acrescenta ao papel do outro.

Em que cada parte reconhece e respeita a especificidade, as dificuldades e os limites da outra.

Uma relação de cooperação interinstitucional consolidada em regras claras e princípios firmes, construída na experiência, no trabalho conjunto e nos elevados níveis de confiança recíproca, que, estamos certos, terá continuidade no futuro.

Exigentes desafios nos esperam!

Quer a nível global, quer a nível conjuntural, vivemos tempos de mudança da chamada geo-estratégia do narcotráfico. Mudança defensiva, em grande parte gerada pela nossa própria capacidade de resposta operacional às ofensivas do crime organizado.

Para as quais a PJ deve estar preparada, consolidando uma retaguarda com elevada proactividade e capacidade de interacção com o meio sócio-criminal, de centralização, análise, e avaliação de informação criminal, de coordenação estratégica e tática da luta contra o tráfico de estupefacientes, como de resto resulta da lei.

Contando, como sempre, no plano operacional com a preciosa e incontornável cooperação da Marinha Portuguesa.

A experiência dos últimos anos ensinou-nos que não é por as coisas serem difíceis que não temos ousadia.

É precisamente o contrário! é por não termos ousadia que as coisas são difíceis!

As instituições que hoje servimos, irão certamente confrontar-se com novos problemas...novos obstáculos...aos quais saberão responder com o empenho, a persistência e a tenacidade habituais, tomando sempre como lema as palavras de Luis de Camões: "*é fraqueza desistir de coisa começada*".

COLABORAÇÃO INSTITUCIONAL

O COMBATE À IMIGRAÇÃO ILEGAL POR VIA MARÍTIMA NO ACTUAL CONTEXTO EUROPEU: O PAPEL DO SEF E DA MARINHA PORTUGUESA

por DR. PEDRO MATOS

SERVIÇO DE ESTRANGEIROS E FRONTEIRAS

I. Introdução

1. As competências do SEF
2. O plano de contingência em matéria de combate à imigração ilegal

II . A colaboração da Marinha e Polícia Marítima com o SEF

1. A cooperação em matéria de operações no combate à imigração ilegal nas zonas de vigilância dos portos nacionais.
2. A participação em operações da U.E.

III. A Agência Europeia de Fronteiras – FRONTEX

1. A extinção dos centros de fronteira marítima – WSBC e ESBC
2. A FRONTEX
3. A acção da FRONTEX e o seu futuro

IV. A intervenção da Marinha em operações de combate à imigração ilegal

1. Operações em cenários da União Europeia
2. Operações em cenários extra comunitários – países terceiros
3. O exemplo da operação HERA II

V. A importância dos acordos a celebrar com países terceiros no âmbito de operações de combate à imigração ilegal por via marítima

I. Introdução

Portugal não está alheado do fenómeno de imigração ilegal com destino à União Europeia. Com cerca de meio milhão de imigrantes a residir legalmente e um número indeterminado de imigrantes ilegais no seu território, Portugal defronta-se desde há umas décadas com o novo fenómeno da imigração, quando quase sempre foi um país de emigração.

A maioria dos imigrantes ilegais que se encontram em Portugal não chegaram ao país por via marítima. Essencialmente, tratam-se de cidadãos que entraram legalmente no país (por estarem isentos de visto, por exemplo), e aí permanecem para além do período de estada autorizada, trabalhando na clandestinidade.

O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), tem amplas competências como autoridade de controlo de fronteira em Portugal, bem como em todas as questões relacionadas com a imigração e asilo.

O controlo de fronteira é efectuado pelo Serviço de Estrangeiros e Fronteiras em oito aeroportos internacionais e vinte e dois portos nacionais (em alguns destes, com a estreita colaboração da Brigada Fiscal da GNR), considerados pontos de passagem autorizados de fronteira, nos termos do Regulamento do Conselho da U.E. e Parlamento Europeu, que estabelece o *Código comunitário relativo ao regime de passagem de pessoas nas fronteiras*, (*Código das Fronteiras Schengen*)¹. Portugal não tem fronteiras terrestres externas, porquanto as fronteiras com Espanha são consideradas fronteiras internas para efeitos do referido Código.

Como se sabe, a pressão migratória é especialmente forte na zona das Ilhas Canárias e no sul de Espanha, tendo no ano passado sido registada a chegada por via marítima de cerca de 30.000 imigrantes ilegais só nas Ilhas Canárias.

Apesar de, até ao momento, Portugal não ter sido alvo das rotas de imigração ilegal provenientes de África por via marítima, tal não significa que as

¹ Regulamento (CE) nº 562/2006 do PE e Conselho de 15 de Março de 2006 (JOCE L 105 de 13.04.06). Este Código das Fronteiras Schengen entrou em vigor no passado dia 13.10.2006, e revogou, entre outras normas, os artigos 2º a 8º da Convenção de Aplicação do Acordo de Schengen, de 14 de Junho de 1985, bem como o Manual Comum de aplicação desta Convenção e respectivos anexos.

embarcações utilizadas para essa finalidade, designadamente os navios de pesca, os cargueiros e os “cayucos”, não possam atingir as costas portuguesas, atenta a sua relativa proximidade da costa africana.

Neste sentido, – e porque a região autónoma da Madeira e a zona sul do território continental (Algarve), foram identificadas como zonas vulneráveis –, o Governo português elaborou um plano nacional de prevenção da imigração ilegal por via marítima, cujos traços dominantes são:

– **Estreita coordenação entre todas as autoridades responsáveis pela vigilância e controlo da fronteira marítima portuguesa no sentido da rápida activação do plano, sempre que sejam detectadas situações de imigrantes ilegais transportados por via marítima e que fujam do padrão considerado normal;**

– Activação dos meios necessários para apoio e recepção dos imigrantes ilegais que cheguem a território nacional, nas vertentes de: identificação; acolhimento em centros de recepção; apoio médico e psicológico;

– Promoção do repatriamento dos imigrantes ilegais em condições de dignidade.

II . A colaboração da Marinha e Polícia Marítima com o SEF

O SEF tem contado com a estreita colaboração da Marinha, Polícia Marítima e Guarda Nacional Republicana no desenvolvimento das suas acções relacionadas com o controlo da fronteira e combate à imigração ilegal por via marítima.

Num primeiro nível, – o controlo de fronteira marítima nacional –, o SEF e a Polícia Marítima tem desenvolvido acções conjuntas ao nível de segurança nas zonas envolventes dos Portos, sendo exemplo disso, operações conjuntas levadas a cabo na zona do Porto de Lisboa, com vista à detecção de cidadãos estrangeiros em situação irregular e eventuais tentativas de imigração ilegal por via marítima.

Também ao nível da Marinha Portuguesa essa colaboração tem-se verificado designadamente, na participação em operações marítimas de combate à imigração ilegal por via marítima, organizadas ao nível da União Europeia, sobretudo em Espanha (Canárias e Sul de Espanha).

A presente intervenção vai focalizar alguns aspectos relevantes da participação da Marinha e da Polícia Marítima nas operações de combate à imigra-

ção ilegal por via marítima, bem como da envolvente jurídica institucional das operações realizadas ao nível da União Europeia.

Até há pouco tempo, as operações marítimas de combate à imigração ilegal por via marítima eram organizadas por dois centros de fronteiras marítimas em locais distintos da União Europeia: o Western Sea Borders Centre, sediado em Madrid e o Eastern Sea Borders Centre, sediado em Piraeus - Grécia.

No âmbito dos referidos centros desenvolveram-se inúmeras operações de combate à imigração ilegal por via marítima na região do Mediterrâneo, tendo a Marinha Portuguesa e a Polícia Marítima, juntamente com o SEF, participado em algumas.

De acordo com a sua posição geográfica, Portugal participou essencialmente nas operações que decorreram no sul de Espanha. Estas operações, no âmbito do WSBC, eram organizadas pela Guardia Civil de Espanha.

III. A Agência Europeia de Fronteiras – FRONTEX

Em Outubro de 2005, a Agência Europeia de Gestão da Cooperação operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros da União Europeia – (FRONTEX)², iniciou as suas actividades em Varsóvia – Polónia, com o objectivo principal de coordenar as actividades dos Estados Membros no âmbito da gestão integrada da fronteira externa da União Europeia e no desenvolvimento concertado do combate à imigração ilegal por via marítima.

Nos termos do artigo 2º do Regulamento nº 2007/2004, a agência tem por principais funções:

- a) *Coordenar a cooperação operacional entre os Estados-Membros no âmbito da gestão das fronteiras externas;*
- b) *Apoiar os Estados-Membros na formação dos guardas de fronteiras nacionais, e inclusive na definição de normas de formação comum;*
- c) *Efectuar análises de risco;*
- d) *Acompanhar a evolução da pesquisa em matéria de controlo e vigilância das fronteiras externas;*

² criada através do Regulamento (CE) nº 2007/2004 do Conselho de 26 de Outubro de 2004 (JOCE L 349 de 25.11.04)

- e) *Apoiar os estados-membros confrontados com circunstâncias que exijam uma assistência operacional e técnica reforçada nas fronteiras externas;*
- f) *Facultar aos estados-membros o apoio necessário no âmbito da organização de operações conjuntas de regresso.*

Com a criação da Agência Europeia de Fronteiras Externas – conhecida por FRONTEX –, os referidos centros (WSBC e ESBC), foram desactivados, tendo a Agência chamado a si a organização de todas as operações que se desenvolvam ao nível das fronteiras terrestres, aéreas e marítimas da União Europeia.

A FRONTEX pretende ganhar um papel cada vez mais relevante e activo no contexto da coordenação operacional da gestão integrada da fronteira externa da União Europeia. Nesse contexto, diversos projectos estão em curso, como seja o desenvolvimento das patrulhas euro-mediterrânicas ou o projecto de desenvolvimento do sistema de vigilância da fronteira sul da União Europeia.

- **O desenvolvimento da rede de patrulhas europeias** foi recentemente impulsionado pelas conclusões do Conselho Europeu de 14-15 de Dezembro de 2006, que encarregaram a FRONTEX de avançar com este projecto.

Neste domínio, já se realizou uma reunião em Varsóvia, tendo sido apontada **uma primeira fase**, em que os Estados Membros deverão inventariar os patrulhamentos efectuados ao longo das águas sob soberania (em todas as vertentes de vigilância), identificar zonas vulneráveis (em termos de vigilância de combate à imigração ilegal), e seguidamente articularem-se com os Estados vizinhos (no caso de Portugal será Espanha), no sentido de cooperarem entre si de modo a cobrirem as zonas vulneráveis.

Numa **segunda fase**, avançar-se-á com a instituição do projecto MEDSEA e BORTEC, que prevê a criação de Centros de coordenação nacional e regionais, ligados através de rede de comunicações securizada com a FRONTEX, sendo o objectivo destes projectos a existência de uma estreita coordenação entre os Estados da fronteira sul da U.E. no domínio do patrulhamento das águas sob sua jurisdição.

- Recentemente, também no seio da FRONTEX, e com base no artigo 7º do Regulamento 2007/2004, que refere que "a agência estabelecerá e

gerirá, a nível central, um inventário técnico de controlo e de vigilância das fronteiras externas dos Estados-Membros, que estes estejam dispostos a colocar, a título voluntário e temporário, à disposição de outros Estados-Membros que tenham formulado o respectivo pedido, após a análise das necessidades e dos riscos, efectuada pela Agência”, foi criada uma “**tool box**”.

Nessa “tool box”, os Estados Membros põe ao dispor da FRONTEX meios navais, aéreos, terrestres e outros meios técnicos de controlo e vigilância de fronteira ao dispor da FRONTEX para que esta os coloque nas zonas de fronteira externa da U.E. que estejam necessitadas.

Portugal colocou ao dispor da FRONTEX quatro meios navais (uma OPV³ e três CPV⁴), um avião de vigilância costeira e diversos meios técnicos portáteis de controlo e vigilância de fronteira.

Várias operações já foram coordenadas pela FRONTEX, durante o ano de 2006, ao nível das várias fronteiras externas da U.E. (aéreas, marítimas e terrestres), tendo as operações marítimas sido executadas na zona do Mediterrâneo, Ilhas Canárias e costa ocidental africana. Nesse âmbito, a Marinha, o SEF e a Polícia Marítima participaram na operação HERA II.

Outras operações estão em curso (como actualmente a operação HERA III), e outras estão programadas para execução no corrente ano.

Importa referir que, apesar da extinção dos referidos centros e do actual papel da FRONTEX neste domínio, a Espanha, com base no projecto “Sea-Horse”, financiado pela União Europeia, pretende ainda criar um centro operacional de combate à imigração ilegal por via marítima, com sede em Las Palmas de Gran Canaria, e que envolverá países africanos, assim como Portugal. Esse centro de coordenação terá por finalidade o combate à imigração ilegal por via marítima, mas ainda não estão definidos os contornos que Portugal poderá desempenhar nesse contexto.

³ OPV – Open sea patrol vessel

⁴ CPV - Coastal Patrol Vessel

IV. A intervenção da Marinha em operações de combate à imigração ilegal

A Marinha Portuguesa participou na operação HERA II com a corveta *Batista de Andrade*, tendo operado nas águas sob jurisdição de Cabo Verde, sendo que a bordo seguiam, para além da tripulação da Marinha Portuguesa, elementos do SEF, da Polícia Marítima e da Guarda costeira de Cabo Verde.

Nesse contexto, gostaria de referir que, se as operações realizadas em águas territoriais de Estados Membros da U.E., ou em áreas da Zona Económica Exclusiva destes Estados, não oferecem dificuldades significativas em termos de legislação aplicável, procedimentos a seguir e coordenação das forças em presença, já o mesmo não se pode dizer quando a operação decorre dentro das águas territoriais ou Zona Económica Exclusiva de Estados terceiros (que não fazem parte da U.E.).

De facto, quando a operação decorre na zona de soberania de um Estado Membro da U.E., a actuação das forças navais envolvidas rege-se pela legislação nacional desse Estado Membro, pelas orientações estabelecidas no plano operacional e pelas normas pertinentes do direito marítimo internacional. Qualquer ocorrência fora do padrão normal é facilmente sanada pelo centro de comando da respectiva operação.

O mesmo não ocorre quando a operação decorre num Estado terceiro, que não seja membro da U.E. Nestes casos, para além de todos os factores atrás referidos, terá de existir um acordo com esse Estado terceiro no sentido de se clarificarem os modos de actuação dos meios navais estrangeiros na zona de soberania desse Estado terceiro. E o referido acordo terá que ser rigoroso no que diz respeito aos procedimentos a adoptar quando sejam detectadas embarcações que transportem imigrantes ilegais a bordo e qual o destino a dar a essas pessoas.

V. A importância dos acordos a celebrar com países terceiros no âmbito de operações de combate à imigração ilegal por via marítima

A base jurídica para actuação da corveta consistiu num acordo bilateral celebrado entre os dois países. Para além disso, a corveta respondia às orientações recebidas do centro de comando da Operação HERA II, bem como do Comando Naval em Lisboa.

O objectivo da missão HERA II era o combate ao tráfico de pessoas por via marítima, cabendo à corveta a tentativa de interceptar as embarcações que, através do arquipélago de Cabo Verde, tentassem dirigir-se às Ilhas Canárias.

No entanto, o acordo celebrado com Cabo Verde era muito generalista, referindo genericamente que as missões da Marinha Portuguesa se destinavam a combater várias actividades ilícitas nas águas sob jurisdição de Cabo Verde, entre as quais o combate à imigração ilegal. Para além de no referido acordo se especificarem outros objectivos para além do combate à imigração ilegal, nada se especificava quanto ao destino a dar aos eventuais imigrantes ilegais ou às embarcações destes que eventualmente fossem detectadas.

A missão executava-se com um enquadramento jurídico escasso e pouco definido. Para além das normas de direito marítimo internacional e da legislação cabo-verdiana, o *modus operandi* da tripulação nos casos em que fosse interceptada uma embarcação com imigrantes ilegais a bordo seria resolvida caso a caso.

Durante toda a missão não foram detectadas quaisquer embarcações com imigrantes ilegais a bordo. Tal deveu-se, muito provavelmente, ao facto da actuação da corveta em águas territoriais cabo-verdianas ter sido amplamente divulgada nos meios de comunicação locais e, de algum modo, ter produzido um efeito dissuasor sobre qualquer embarcação que pretendesse transportar imigrantes ilegais.

Importa referir que, no caso do acordo estabelecido entre Espanha e o Senegal no âmbito das operações HERA, se prevê que as autoridades senegalesas aceitarão de volta ao seu território todas as embarcações com imigrantes ilegais que sejam encontradas até aos limites da sua Zona Económica Exclusiva. Este tipo de cláusula facilita bastante a actuação das forças navais que aí actuam no âmbito das operações (HERA II e III).

Contudo, a realidade senegalesa é diversa da cabo-verdiana. Está comprovado que o Senegal é o país que gera maior número de "cayucos" com destino às Ilhas Canárias. Para além disso, a maioria dos imigrantes ilegais que chegam por essa via às Canárias são de nacionalidade senegalesa.

Ora, contrariamente ao que sucede no Senegal, Cabo Verde é fundamentalmente uma zona de trânsito de embarcações que transportam imigrantes ilegais desde a costa africana com destino às Canárias. Para além disso, não há registo de imigrantes ilegais de nacionalidade cabo-verdiana nas embarcações que chegam às Canárias, ou o seu número é muito reduzido. Tendo em consideração esses pressupostos, poderá presumir-se que Cabo Verde nunca aceitaria uma cláusula semelhante à existente no acordo entre Espanha e o Senegal.

Desse modo, e tendo em consideração a possibilidade futura de Portugal voltar a actuar em Cabo Verde no âmbito de uma nova operação HERA, importaria definir claramente os parâmetros legais e procedimentais pelos quais se deveria pautar a actuação dos intervenientes no caso de serem detectadas embarcações com imigrantes ilegais ao largo desse país.

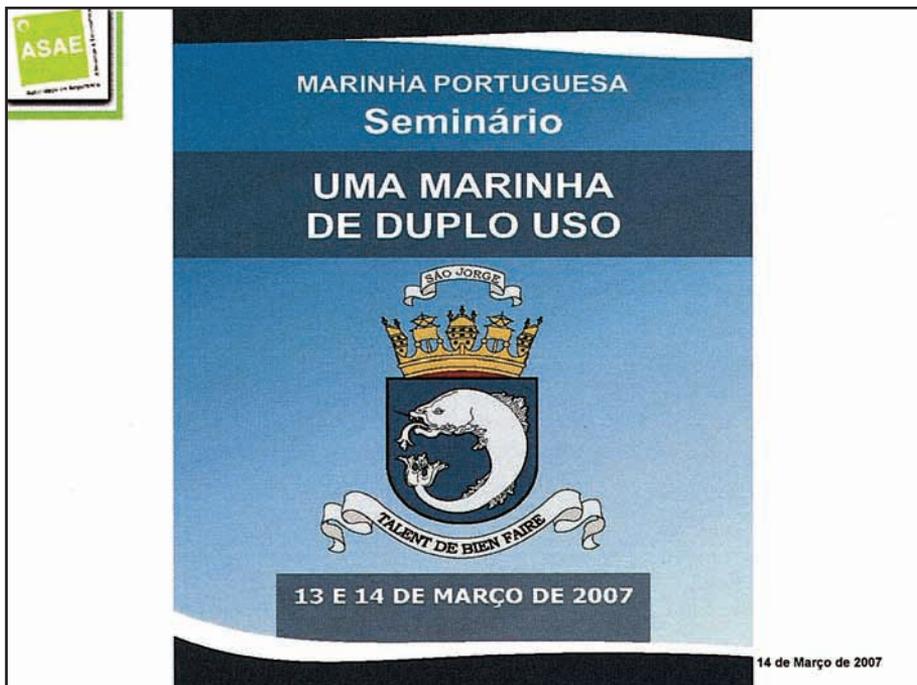
Existe pouca legislação internacional específica no âmbito deste tipo de operações destinadas a combater a imigração ilegal. Como aliada a esta questão está sempre associado o tráfico de seres humanos, existe um mecanismo legal que deverá ser equacionado nestas situações que tem a ver com a Convenção das Nações Unidas contra a criminalidade organizada (a designada Convenção de Palermo), cujo Protocolo adicional versa sobre o combate ao *tráfico ilícito de migrantes por via terrestre, marítima e aérea*.⁵

O Capítulo II desse Protocolo versa sobre a "*Introdução clandestina de migrantes por via marítima*" e contem diversas normas que poderão aplicar-se nestas situações.

Não vou debruçar-me em detalhe sobre as normas que poderiam aplicar-se nestas situações, pois isso levaria a que a minha intervenção demorasse um pouco mais.

No entanto, gostaria de concluir dizendo que em futuras missões deste tipo, seria útil que qualquer acordo celebrado com Estados terceiros deveria, tanto quanto seja possível, definir com detalhe qual o destino a dar a eventuais imigrantes ilegais encontrados no mar, sob pena das situações terem de se resolver caso a caso, com todos os inconvenientes daí decorrentes.

⁵ Resolução da Assembleia da República nº 32/2004, publicada no DR I – Série A de 02.04.04.





NATUREZA JURÍDICA

Lei Orgânica

Decreto-Lei n.º 237/2005, de 30 de Dezembro

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

É criada a Autoridade de Segurança Alimentar e Económica, doravante designada por ASAE.

7486

DIÁRIO DA REPÚBLICA — I SÉRIE-A

N.º 250 — 30 de Dezembro de 2005

14 de Março de 2007



NATUREZA JURÍDICA

- **Autoridade administrativa nacional especializada no âmbito da segurança alimentar e da fiscalização económica**
- **Autoridade nacional de coordenação do controlo oficial dos géneros alimentícios, sendo o organismo de ligação com as entidades congéneres dos outros Estados-membros da UE**

14 de Março de 2007



NATUREZA JURÍDICA

- A ASAE é um serviço da administração directa do Estado, dotado de autonomia administrativa, na dependência hierárquica do ministro que tutela a área da economia
- A ASAE mantém a natureza de órgão de polícia criminal

14 de Março de 2007



NATUREZA JURÍDICA

- Modelo de cartão de livre de trânsito

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DA INOVAÇÃO

Portaria n.º 212/2006

de 3 de Março

1690

DIÁRIO DA REPÚBLICA — I SÉRIE-B

N.º 45 — 3 de Março de 2006

14 de Março de 2007

ASAE
Autoridade de Segurança Alimentar e Económica

República Portuguesa
Ministério da Economia
e da Inovação

**Autoridade de Segurança
Alimentar e Económica
ASAE**

LIVRE TRÂNSITO

Nome _____

Função _____

Cartão Nº _____ Válido até _____

ÓRGÃO DE POLÍCIA CRIMINAL

Nos termos do artigo 20º do Decreto-Lei nº 46/2004, de 3 de Março, conjugado com o nº 3 do artigo 38º do Decreto-Lei nº 237/2005, de 30 de Dezembro, o titular deste cartão é autoridade de polícia criminal e quando em serviço, tem direito a:

- Uso e porte de arma de defesa;
- Livre trânsito em todos os locais onde se exerça qualquer actividade económica, designadamente unidades produtoras, armazéns, escritórios, estabelecimentos comerciais, meios de transporte, empreendimentos turísticos, estabelecimentos de restauração e bebidas, recintos de diversão ou de espectáculos, portos, gares e aeroportos;
- A proceder à recolha de quaisquer elementos de prova, em qualquer suporte, usando os meios técnicos necessários;
- Solicitar a todas as autoridades a colaboração e auxílio necessários.

As entidades sujeitas a fiscalização e investigação da ASAE estão obrigadas a prestar ao titular deste cartão, quando em serviço, todas as informações solicitadas, bem como a fornecer a sua completa identificação.

O Presidente **O Titular**

Aprovado pela Portaria n.º 212/2006, de 3 de Março

Dimensões: 75 mm x 105 mm.

14 de Março de 2007





MISSÃO

- **Avaliar e comunicar os riscos na cadeia alimentar, bem como disciplinar o exercício das actividades económicas nos sectores alimentar e não alimentar, mediante a fiscalização e prevenção do cumprimento da legislação reguladora das mesmas**

14 de Março de 2007



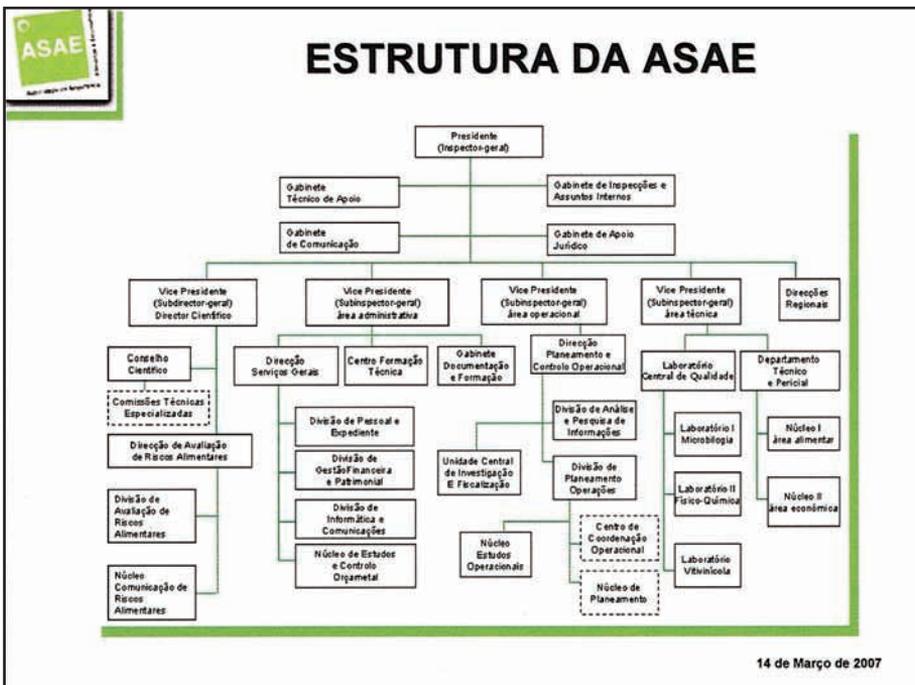
CARACTERIZAÇÃO DA ACTUAÇÃO

- **Diversidade de matérias que proporciona uma actuação transversal a todos os sectores da actividade económica**

A alínea x) do Decreto-Lei n.º237/2005 refere que é atribuição da ASAE “fiscalizar todos os locais onde se proceda a qualquer actividade industrial, comercial, agrícola, piscatória ou de prestação de serviços

- **Actividade operacional planeada em função das prioridades de natureza técnica, normativa e procedimental**

14 de Março de 2007



ASAE

ESTRUTURA DA ASAE

- **Serviços Centrais**

Lisboa

[Av. Conde de Valbom, n.º 96-98]
1050 – 070 Lisboa

14 de Março de 2007

ASAE

ESTRUTURA DA ASAE

- **Serviços Regionais**
 - Direcção Regional do Norte**
 - Direcção Regional do Centro**
 - Direcção Regional de Lisboa e Vale do Tejo**
 - Direcção Regional do Alentejo**
 - Direcção Regional do Algarve**





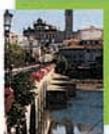


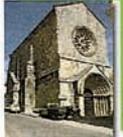
14 de Março de 2007

ASAE

ESTRUTURA DA ASAE

- **Delegações**
 - Direcção Regional do Norte**
Delegações em Braga e Mirandela
 - Direcção Regional do Centro**
Delegação em Castelo Branco
 - Direcção Regional de Lisboa e Vale do Tejo**
Delegação em Santarém



14 de Março de 2007

ASAE

IMPLANTAÇÃO TERRITORIAL



14 de Março de 2007

ASAE

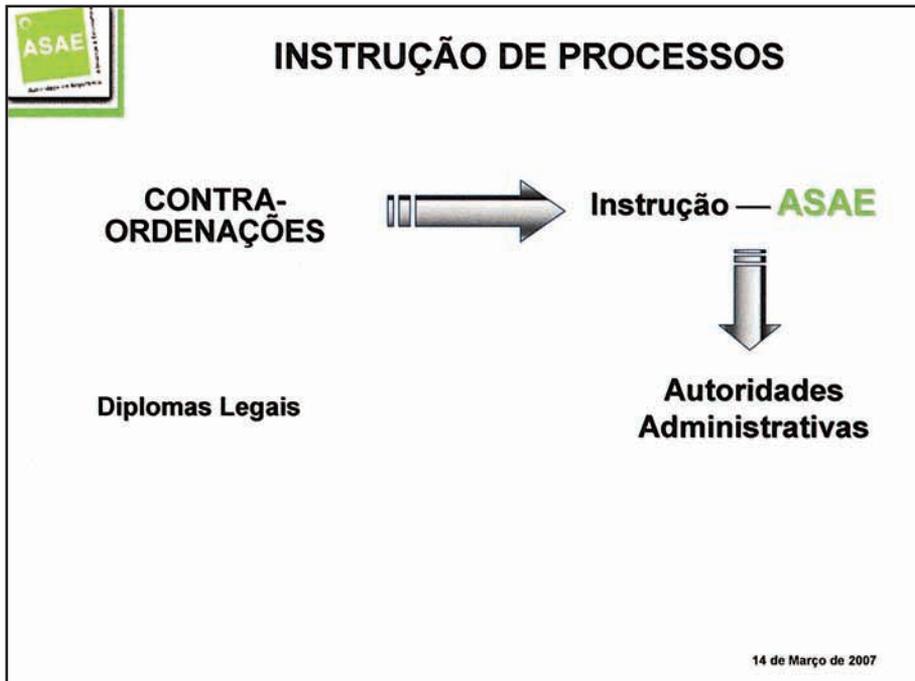
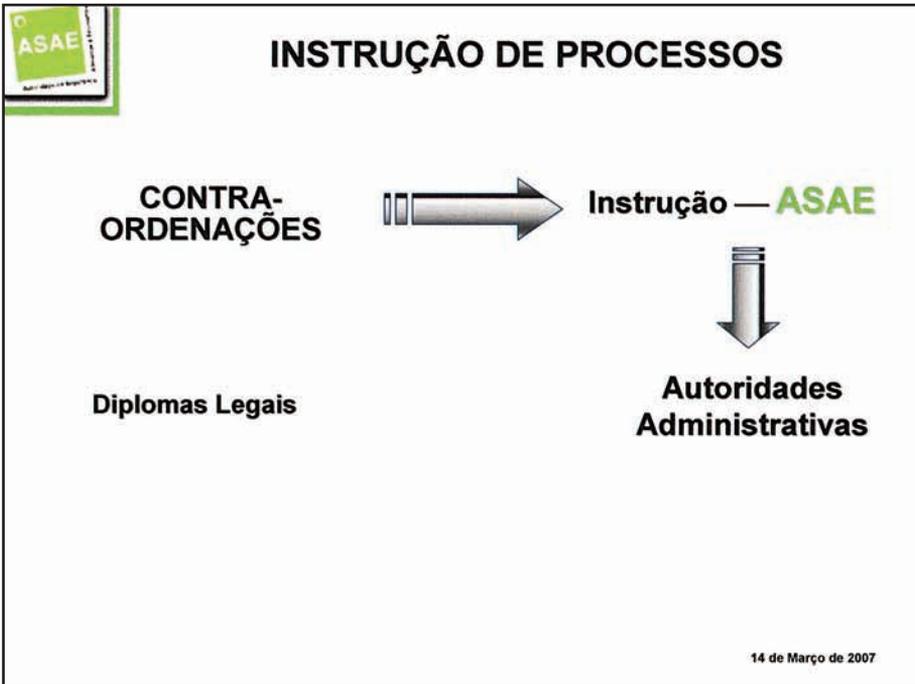
INSTRUÇÃO DE PROCESSOS

CRIMES → **Ministério Público (delegação) — ASAE**

Decreto-Lei n.º 28/84, de 20 de Janeiro
Código Penal

↓
Tribunal

14 de Março de 2007





SEGURANÇA ALIMENTAR

“Todos os operadores das empresas do sector alimentar devem garantir que a segurança dos géneros alimentícios não seja comprometida ao longo da cadeia alimentar”

14 de Março de 2007



SEGURANÇA ALIMENTAR

Factores primordiais

- **A legislação deve determinar os requisitos mínimos exigíveis de higiene**
- **Execução de controlos oficiais para verificar a observância das regras por parte dos operadores**
- **Os operadores das empresas deverão criar e aplicar programas de segurança de géneros alimentícios baseados nos princípios HACCP**

14 de Março de 2007



SEGURANÇA ALIMENTAR

A actividade operacional da ASAE terá especial enfoque na verificação de:

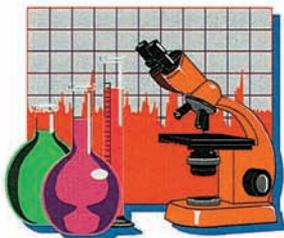
- Condições higio-sanitárias
- Rotulagem de géneros alimentícios e alimentos para animais
- Qualidade, genuinidade e composição dos géneros alimentícios, alimentos para animais e aditivos alimentares
- Cadeia de comercialização de produtos de origem vegetal e de origem animal

14 de Março de 2007



LABORATÓRIO

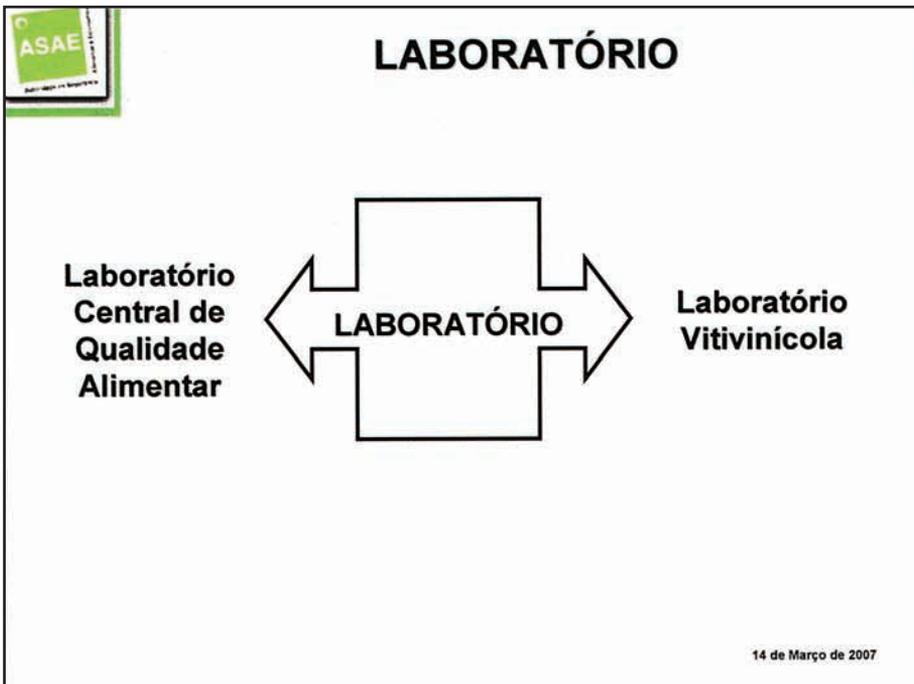
Competência técnica reconhecida *



NP EN ISO/IEC 17025

* pelo Organismo Nacional de Acreditação

14 de Março de 2007



-
- SEGURANÇA ECONÓMICA**
- Fiscalizar a oferta de produtos e serviços
 - Fiscalizar o cumprimento das obrigações legais dos agentes económicos
- 14 de Março de 2007

ASAE
Administração de Regulação

SEGURANÇA ECONÓMICA

- Especulação
- Fraude sobre mercadorias
- Contrafacção
- Usurpação de direitos de autor e direitos conexos



14 de Março de 2007

ASAE
Administração de Regulação

SEGURANÇA ECONÓMICA

- Afixação de preços €
- Agências funerárias
- Modalidades de venda
- Práticas restritivas do comércio
- Etiquetagem têxtil e calçado
- Metais preciosos
- Branqueamento de capitais
- Pornografia
- Brinquedos
- Combustíveis
- Segurança geral de produtos
- Electrodomésticos
- Centros de bronzamento
- Gestão de resíduos ...



14 de Março de 2007



CONSELHO CIENTÍFICO

Órgão de consulta especializada em matérias científicas, de desenvolvimento tecnológico e de projectos de investigação, gozando de plena autonomia técnico-científica para o efeito.

Compete-lhe, designadamente:

- **Emitir pareceres científicos relevantes na área da segurança alimentar;**
- **Acompanhar o progresso científico e tecnológico;**
- **Proceder à avaliação do risco na cadeia alimentar e propor as medidas legislativas e administrativas adequadas**

14 de Março de 2007



COLABORAÇÃO INSTITUCIONAL ASAE/MARINHA

TURISMO FLUVIAL E MARÍTIMO



Pedro Piccoli

QUALIDADE E SEGURANÇA ALIMENTAR
AUTORIDADE DE SEGURANÇA ALIMENTAR E ECONÓMICA

14 de Março de 2007

RESTAURAÇÃO/PRAIAS



OBJECTIVOS

Verificar se:

- os serviços de fornecimento de refeições estão devidamente licenciados;
- as regras mínimas de segurança alimentar e qualidade dos géneros alimentícios estão a ser cumpridas;
- estão a ser cumpridas as condições sanitárias exigidas e se os estabelecimentos apresentam um sistema de gestão de qualidade alimentar em implementado e em funcionamento (HACCP).

NAVIOS-FÁBRICA



É atribuição da ASAE – Alínea q) do art. 5º do Decreto-Lei nº 237/2005, de 30 de Dezembro

Fiscalizar os estabelecimentos da indústria transformadora da pesca, navios-fábrica, lotas e mercados grossistas

OPERAÇÃO NAVIOS - FÁBRICA

Esta acção teve por objectivo verificar:

- Licenciamento da unidade;
- Se o navio tem número de controlo veterinário;
- Indústria de preparação e conservação de pescado fresco e congelado;
- A higiene, a qualidade e a genuinidade dos produtos laborados;
- O estado geral dos operadores (vestuário utilizado protecção cabelos, unhas, acessórios higiene pessoal) e a respectiva formação;
- A implementação de um sistema de HACCP na unidade ou se apresenta alguma deficiência na sua implementação;



- As condições de conservação/armazenamento dos produtos no navio;
- Os requisitos estruturais em matéria de equipamento, requisitos em matéria de higiene, e requisitos aplicáveis durante e após o desembarque – caso se verifique;
- A rastreabilidade do peixe;
- O acondicionamento e embalagem dos produtos da pesca, transporte dos produtos da pesca e sua armazenagem;
- A água de vidragem dos produtos da pesca congelados ou ultra congelados;
- A rotulagem dos produtos para efeitos da comercialização;
- A qualidade da água utilizada no navio.

Pedro Picciochi

QUALIDADE E SEGURANÇA ALIMENTAR
AUTORIDADE DE SEGURANÇA ALIMENTAR E ECONÓMICA

14 de Março de 2007



RESULTADOS OPERACIONAIS

Nome Operação	Data	Brigadas envolvidas	Alvos	CR	CO	Alvos encerrados	Apreensões
							Valor
Op. Sagres	01-09-2006	3	7	0	7	7	0,00 €
Op. Costa da Caparica	08-09-2006	2	3	0	3	2	227,20 €
Restauração C. Caparica	27-10-2006	5	8	0	7	0	1.315,00 €
Restauração Apoios Praia/Porto	10-11-2006	4	12	0	9	0	165,00 €
TOTAIS		14	30	0	26	9	1.707,20 €

Pedro Picciochi

QUALIDADE E SEGURANÇA ALIMENTAR
AUTORIDADE DE SEGURANÇA ALIMENTAR E ECONÓMICA

14 de Março de 2007



RESULTADOS OPERACIONAIS

Nome Operação	Data	Brigadas envolvidas	Alvos	CR	CO	Alvos encerrados	Apreensões
							Valor
Turismo Fluvial Rio Douro	27-09-2006	12	23	1	19	1	768,00 €
Passeios no Tejo	10-11-2006	3	3	0	3	2	656,41 €
Passeios no Algarve	10-11-2006	3	8	0	2	0	0,00 €
TOTAIS		18	34	1	24	3	1.424,41 €

QUALIDADE E SEGURANÇA ALIMENTAR
 AUTORIDADE DE SEGURANÇA ALIMENTAR E ECONÓMICA

Pedro Picolochi 14 de Março de 2007



RESULTADOS OPERACIONAIS

Nome Operação	Data	Brigadas envolvidas	Alvos	CR	CO	Alvos encerrados
Navios Fábrica	13-10-2006	3	2	0	2	0
	18-12-2006	2	5	0	3	1
TOTAIS		5	7	0	5	1

QUALIDADE E SEGURANÇA ALIMENTAR
 AUTORIDADE DE SEGURANÇA ALIMENTAR E ECONÓMICA

Pedro Picolochi 14 de Março de 2007



TOTAIS GLOBAIS						
Operações	Brigadas envolvidas	Alvos	CR	CO	Alvos encerrados	Apreensões
						Valor
9	37	71	1	55	13	3 131,61

Pedro Picciochi

QUALIDADE E SEGURANÇA ALIMENTAR
AUTORIDADE DE SEGURANÇA ALIMENTAR E ECONÓMICA

14 de Março de 2007



OBRIGADO PELA ATENÇÃO

Vice-Presidente da Área Operacional
Dr. Pedro Cortes Picciochi

Contactos:
Telef. 21 798 36 00
Fax: 21 798 36 54
www.asae.pt

14 de Março de 2007

COLABORAÇÃO INSTITUCIONAL

A GUARDA NACIONAL REPUBLICANA (GNR).

por TIMÓTEO CARDOSO

TENENTE-CORONEL DA GNR

Em nome do Excelentíssimo Comandante-Geral da Guarda Nacional Republicana e em meu nome pessoal, expresso à Marinha Portuguesa e a Sua Excelência o Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, o agradecimento da Guarda pelo honroso convite que nos foi formulado, para a participação em tão oportuno quanto importante evento.

Nesta breve apresentação, tal como nos foi proposto, procuraremos dar a conhecer a perspectiva da Guarda Nacional Republicana sobre a valia da colaboração institucional, para a prossecução desse desígnio, verdadeiramente nacional, que é a segurança e o exercício da autoridade do Estado no mar português.

Importa sublinhar que, tal desígnio, na sua essência, se estabelece e desenvolve no âmbito do conjunto das atribuições cometidas aos órgãos do sistema alargado de segurança, protecção e defesa, em que a Guarda se posiciona e intervém como um dos actores principais.

E vale a pena dizer que, a Guarda, por força da sua natureza militar e da integralidade do seu dispositivo operacional, talvez como nenhuma outra instituição, dispõe de capacidades e competências para o exercício de responsabilidades próprias nos três referidos subsistemas (de segurança, de protecção e de defesa), relativamente aos quais, deve ser entendida como factor de coe-rência e elo agregador das suas grandes componentes funcionais.

De facto, é a Guarda que melhor pode assegurar a transição entre a especificidade das funções de segurança, de polícia e de protecção civil e, de modo semelhante, garantir a necessária articulação do combate à violência e à criminalidade que exija o empenhamento de meios militares, incluindo as capacidades das Forças Armadas. Por outro lado, a Guarda Nacional Republicana,

assume inteiramente as suas responsabilidades no âmbito da defesa militar da República, estando preparada para, através do seu Comandante-Geral e sob comando do Chefe de Estado-Maior General das Forças Armadas, desenvolver as operações militares que lhe forem atribuídas, nos termos enunciados pela Lei da Defesa Nacional, conjugados com o estipulado na sua Lei Orgânica.

Neste contexto, para a Guarda, a cooperação institucional, bem mais do que um simples objectivo, é um imperativo permanente e factor crítico de sucesso para o cumprimento de parte relevante da sua missão geral.

No entanto, porque não vale a pena iludir a realidade, todos devemos assumir o défice de coordenação e cooperação entre as diferentes instituições que operam no sistema alargado de segurança, protecção e defesa, como a sua maior fragilidade. É essa, aliás, a mais importante e unânime conclusão dos recentes e aprofundados estudos sobre o nosso sistema de segurança interna.

Mesmo sem esquecer os bons exemplos, em que o sucesso assenta na efectiva articulação e coordenação institucional, como são os casos do Serviço de Protecção da Natureza e do Ambiente ou do Grupo de Intervenção de Protecção e Socorro, de uma maneira geral, o corporativismo exacerbado ou a ânsia de protagonismo tendem a sobrepor-se às vontades e mecanismos de colaboração.

É evidente que, na sociedade dos nossos dias, em que a visibilidade mediática se tornou num elemento substantivo da afirmação institucional, nenhum alto dirigente poderá "dar-se ao luxo" de descuidar o conteúdo ou a forma da mensagem e, por via dela, a imagem que a sua instituição transmite para o público. Hoje, sem reconhecimento público, as instituições dificilmente podem subsistir.

Quando a opinião pública, informada ou *desinformada*, começa a questionar os custos ou a utilidade de uma instituição, por mais importante que seja a sua missão e o seu interesse para o país e para as pessoas, o declínio torna-se quase inexorável.

No caso concreto da função segurança, deverá ainda acrescentar-se que tão importante como a segurança real e objectiva é a sua percepção por parte dos cidadãos e das comunidades. O que dá qualidade de vida às pessoas é o sentimento de segurança e esse sentimento é construído, em grande parte, através da mensagem passada pelos órgãos de comunicação social.

À luz dos indicadores internacionais de criminalidade e violência, Portugal é, inequivocamente, um dos países mais seguros do espaço europeu e do mundo ocidental. Todavia, o sentimento de insegurança que perpassa pela socieda-

de portuguesa não parece expressar esse facto, apresentando níveis muito superiores àqueles que a realidade criminal e o nível da ameaça fariam supor. Daqui, emerge um novo desafio para as forças e serviços de segurança, a par da construção operacional da segurança, também lhes é cometida a responsabilidade de participarem na construção e fortalecimento do sentimento de segurança das pessoas, um objectivo dificultado pelo facto dessas variáveis nem sempre revelarem um comportamento convergente.

Neste contexto e prosseguindo tal objectivo, as forças e serviços de segurança dificilmente resistem à tentação da exposição mediática dos resultados operacionais e da afirmação pública de capacidades e competências, o que quando é feito de forma casuística, sem uma orientação estratégica bem definida para o conjunto das instituições de segurança, tenderá a produzir efeitos contrários aos desejados.

Com esta nota introdutória, pretendemos sublinhar a cooperação institucional como um imperativo, não escamoteando os entraves à sua concretização, uns decorrentes do mau corporativismo e outros da crescente necessidade de afirmação de eficácia, eficiência e utilidade social das instituições, cada vez mais sujeitas ao escrutínio e avaliação, por parte dos Governos e da opinião pública.

Numa transposição grosseira dos conceitos e mecanismos que regulam as relações entre Estados, poderíamos dizer que, nalgumas circunstâncias, acima de tudo, as instituições procuram salvaguardar o seu interesse e assegurar a sua subsistência.

A grande questão é que o paradigma das ameaças mudou. E mudou radicalmente!

Tanto os países como as instituições já têm pouca margem de manobra para se permitirem desenvolver estratégias não baseadas na cooperação.

Na Guarda, o Comandante-Geral, através da sua Directiva de Planeamento, aborda o problema com toda a clareza e afirma:

As especificidades dos fenómenos de ordem interna devem conjugar-se com os elementos projectados pelas dinâmicas próprias do plano internacional, como a mundialização da ameaça terrorista, o tráfico de estupefacientes, a imigração clandestina ou as novas formas de criminalidade transnacional.

Porque o fenómeno é global, complexo e mutável, exigem-se respostas sistémicas, estruturadas e flexíveis. Os Estados, as Forças e Serviços de Segurança e todas as Instituições, directa ou indirectamente implicadas no problema, têm de orientar-se por estratégias comuns e agir de forma concertada.

Com estes pressupostos, define como linha de orientação estratégica a participação activa da Guarda *no desenvolvimento e na execução de estratégias e planos de cooperação e coordenação, no âmbito das políticas de segurança e defesa nacionais*, estabelecendo como prioritária, entre outras medidas, *a troca de oficiais de ligação com as diferentes Instituições de segurança e defesa, para facilitar os objectivos de cooperação e coordenação inter-forças.*

Mais do que uma simples manifestação de vontade, a cooperação institucional, para o comando da Guarda, é um objectivo estratégico.

No que tange, especificamente, à cooperação com as instituições de Defesa, deve sublinhar-se que esta visão traduz a adesão e o comprometimento com os novos conceitos e paradigmas da segurança global, em que as fronteiras entre a segurança interna e a segurança externa, a existirem, deixaram de ser linhas divisórias e passaram a ser espaços, cada vez mais alargados, de interdependência e interacção.

A formulação defendida pelo Professor Adriano Moreira¹ ajuda-nos a compreender melhor a dimensão e a complexidade da questão relativa à definição das ameaças como internas ou externas.

Na sua opinião, a fronteira das ameaças não é coincidente com a rigidez das fronteiras nacionais, é móvel e definida pelos originadores da ameaça, *passando pelo interior dos Estados e estes, se utilizarem a linguagem tradicional, terão de reconhecer que a ameaça e a agressão externas estão eventualmente dentro dos países e que as definições tradicionais de segurança e de defesa, a distinção entre segurança interna e externa, reclamam nova articulação.*

No essencial, o actual Conceito Estratégico de Defesa Nacional, reflectindo a nova realidade da segurança nacional e internacional, dá corpo a uma nova abordagem sobre a segurança e a defesa, ao concretizar capacidades das Forças Armadas para, *nos termos da lei, participar na prevenção e combate a certas formas de crime organizado transnacional, especialmente o tráfico de droga, o tráfico de pessoas e as redes de imigração ilegal, e para participar na prevenção e combate contra as ameaças ao nosso eco-sistema.*

Naturalmente, isto não significa que as funções de segurança e defesa se confundam ou que as Forças Armadas possam intervir como polícias e órgãos de polícia criminal nas missões de segurança interna, o que é, aliás, um impedimento com consagração na Lei Constitucional.

¹ Moreira, Professor Doutor Adriano, "Estratégia para a Defesa Nacional", Diário de Notícias, 27 de Agosto de 2002.

O que deve ser entendido destas novas abordagens e formulações é que, em situações excepcionais, a ameaça externa pode revelar-se dentro das fronteiras nacionais e que as capacidades das Forças Armadas devem ser estruturadas em função da eventual necessidade de poderem ser usadas, subsidiariamente, em missões de apoio ao sistema de segurança interna.

Tudo o que vem sendo enunciado, directa ou indirectamente, poderá encontrar uma tradução conceptual no modelo estratégico "Marinha de Duplo Uso", em especial na parte que se refere às capacidades vocacionadas para a segurança e exercício da autoridade do Estado. Tal modelo valoriza o espaço de interdependência e interacção, que referimos a propósito da difícil distinção entre segurança e defesa, podendo constituir uma excelente plataforma para o alargamento e aprofundamento da cooperação institucional com as forças e serviços de segurança, em particular com a Guarda, que partilha com a Marinha Portuguesa a responsabilidade de garantir a segurança e fazer prevalecer a autoridade do Estado no nosso mar territorial.

Devemos reconhecer que, apesar do excelente relacionamento institucional e do sucesso alcançado em vários aspectos da cooperação, tanto ao nível das operações aduaneiras internacionais conjuntas, como no plano da manutenção dos meios marítimos e da formação do pessoal, não temos ido tão longe quanto seria possível e desejável.

No que se refere especificamente à cooperação operacional, importa dizer que o quadro legal que estabelece a articulação entre os órgãos com poder de autoridade marítima e que organiza a resposta às ameaças projectadas através do mar, não tem revelado a dinâmica facilitadora e agregadora que lhe era exigida.

Recorda-se que, no plano legal, o envolvimento da Marinha no sistema de segurança interna é feito através da Autoridade Marítima Nacional e da Polícia Marítima, as quais, conjuntamente com a Guarda, a Polícia de Segurança Pública, a Polícia Judiciária e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras formam o Sistema de Autoridade Marítima, considerado pela Lei de Segurança Interna, como fazendo parte das Forças e Serviços de Segurança.

O Conselho Coordenador Nacional do SAM, constituído pelos Ministros da Defesa, da Administração Interna e da Justiça, pela Autoridade Marítima Nacional e pelos dirigentes máximos da Polícia Marítima, da Guarda, da PSP, da PJ e do SEF, tem por atribuição principal *"emitir orientações para assegurar a articulação efectiva entre entidades e órgãos de execução do poder de autoridade marítima"*.

Não faltariam argumentos para explicar, pelo menos em parte, os défices de articulação e cooperação como decorrentes do conceito, da orgânica e do funcionamento do SAM. Mas não nos parece que seja esse o caminho a seguir.

Tanto mais que é completamente estéril perder tempo com as justificações para o que não foi feito. O que é verdadeiramente relevante é definir novos rumos, derrubar obstáculos e iluminar as sombras que, de alguma forma, têm diminuído o nosso potencial de sinergias e afectado o nível da cooperação que se impõe fazer crescer para patamares adequados à dimensão e importância dos objectivos comuns que ambas as instituições prosseguem na actividade operacional do quotidiano.

A reforma do Sistema de Segurança Interna, já em curso, é uma oportunidade para iniciarmos um novo ciclo de cooperação.

A Resolução do Conselho de Ministros que aprova as **opções fundamentais da reforma das forças de segurança**, estabelece orientações inequívocas sobre as responsabilidades e atribuições da Guarda no renovado sistema de segurança interna. E, naquilo que mais importa para o tema em análise, sublinha-se o desaparecimento da Brigada Fiscal, que dará lugar a duas Unidades especializadas, a Unidade de Acção Fiscal e a Unidade de Controlo Costeiro, sendo atribuição desta última «*assegurar, de modo integrado, a vigilância, patrulhamento e intercepção naval ou terrestre em toda a costa do Continente e das Regiões Autónomas...*».

Por outro lado, na mesma Resolução, confirmando opções estratégicas que já vinham sendo delineadas, é assegurada a instalação do Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC), da costa portuguesa. Este sistema, como é do conhecimento público, substituirá o actual LAOS, Long Arm Operating System, em operação desde 1991 e cuja longevidade e desactualização tecnológica limitam a sua eficácia, no confronto com as novas e complexas ameaças que, através dele, se pretendem prevenir e eliminar.

Desta forma, com a criação de uma unidade especificamente vocacionada para o controlo da costa, dotada de sofisticados meios tecnológicos para a vigilância, patrulhamento e intercepção, é dado um passo fundamental para que o nosso país possa garantir os adequados níveis de segurança e exercer a autoridade de Estado ao longo de toda a sua extensa costa, um espaço de criticidade acrescida, em razão de constituir também fronteira externa da União Europeia.

Esta era uma decisão política que se impunha, tanto do ponto de vista estritamente nacional como na perspectiva da União.

Com o moderno sistema de vigilância recentemente instalado na costa Sul de Espanha, operado pela Guardia Civil, congénere e parceiro privilegiado da Guarda em todas as dimensões da cooperação policial e de segurança internacional, têm sido alcançados expressivos resultados em matéria de dissuasão e combate aos ilícitos praticados no mar territorial e fronteira marítima do país vizinho, perante tal cenário, as rotas da ameaça, naturalmente, tenderão a encaminhar-se para a costa portuguesa.

De forma mais directa e evidente, estas ameaças envolvem a imigração ilegal e o tráfico de drogas, mas há outras tipologias de criminalidade transnacional, como o tráfico de armas e de seres humanos ou as infracções aduaneiras, sem esquecer a prevenção do terrorismo, a busca e salvamento e os imperativos de defesa do património ambiental e dos recursos marinhos, para as quais é preciso estabelecer um quadro de resposta congruente e eficaz, em favor da segurança de Portugal e do Espaço Europeu.

Os países ibéricos, segundo o mais recente relatório do Órgão Internacional para o Controlo de Estupefacientes, da ONU, são apontados como uma das principais “portas de entrada” de cocaína na Europa, no mesmo documento é referido que Portugal, em 2005, contribuiu em cerca de 20%, para o total das apreensões de cocaína na União Europeia.

Sem outros comentários ou interpretações, centremos a nossa atenção naquilo que temos por fundamental para contrariar esta ameaça: novos e consistentes projectos de cooperação entre os Estados e entre as instituições com responsabilidades nesta matéria.

Dizíamos há pouco que o modelo “Marinha de Duplo Uso”, decorrente da Doutrina Estratégica Naval, pode constituir-se como uma excelente plataforma para a cooperação entre a Marinha Portuguesa e a Guarda, agora, acrescentamos a essa plataforma as potencialidades e capacidades intrínsecas da futura Unidade de Controlo Costeiro e do Sistema de Vigilância, Comando e Controlo da costa portuguesa, antevendo um espaço de interdependência e interacção, no qual a cooperação e articulação operacional entre a Marinha Portuguesa e a Guarda Nacional Republicana são absolutamente decisivas em ordem ao cumprimento dos objectivos comuns ou concorrentes para o grande desígnio de garantir a segurança e afirmar o exercício da autoridade do Estado, no mar português.

A clara definição de competências e a correcta delimitação dos espaços de intervenção, mesmo que partilhados, a par do estabelecimento de mecanismos de coordenação inter-forças, inteligíveis e conceptualmente bem suporta-

dos, são premissas fundamentais para o sucesso da cooperação. É essa a lógica e o sentido da já referida Resolução do Conselho de Ministros, ao apontar para uma nova forma de inserção do Sistema de Autoridade Marítima no Sistema de Segurança Interna.

Por tudo o que vem sendo dito, a conclusão é óbvia: o comando da Guarda aposta na cooperação institucional com todas as outras Forças e serviços do sistema alargado de segurança, protecção e defesa, como um vector estratégico da valorização do seu produto operacional e considera que, sem uma verdadeira e conseqüente cooperação e articulação entre as principais instituições de segurança e defesa, será posta em causa a inalienável responsabilidade, que sobre todos recai, de garantir a segurança dos nossos concidadãos e preservar a autoridade do Estado.

No caso particular da cooperação institucional com a Marinha Portuguesa, pelas responsabilidades que partilhamos e pela natureza militar que comungamos, temos a obrigação de ousar e dar corpo a uma estratégia comum de cooperação e de articulação operacional dos meios, dos saberes e das aptidões específicas, com expressão prática permanente nas tarefas operacionais que diariamente desenvolvemos.

De outra forma, não corresponderemos nem aos nossos nem aos desígnios do país e defraudaremos as expectativas da sociedade portuguesa, que confia em nós e nos entende como instituições maduras, identificadas com a modernidade e inteiramente comprometidas com os desafios do futuro.

A Guarda Nacional Republicana está absolutamente segura de que a sua disponibilidade e empenhamento no alargamento e aprofundamento dos espaços e mecanismos de cooperação, tem inteira correspondência por parte da Marinha Portuguesa e que ambas as Instituições saberão aproveitar as sinergias resultantes do trabalho comum, em favor da segurança de Portugal e dos portugueses.

Termino, renovando os agradecimentos da Guarda e pessoais, pela oportunidade que nos foi dada para participarmos nesta tão relevante iniciativa do Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia da Marinha Portuguesa.

Muito obrigado a todos

SEMINÁRIO “UMA MARINHA DE DUPLO USO”

Academia da Marinha, 14 DE Março de 2007

Tópicos da intervenção sobre COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL da Engenheira Natércia Cabral, Presidente do Conselho Directivo do IPTM

1 – Introdução

A designação Cooperação abriga conceitos muito abrangentes, cuja delimitação está longe de ser simples.

De facto, ao longo da evolução da organização social económica e do Estado a cooperação foi ganhando novos contornos. Se por um lado se segmentou e especializou, por outro, tornou-se também mais complexa.

No domínio institucional, isto é, na esfera da intervenção pública, a alteração ocorrida naquele mesmo período de tempo é também muito significativa.

A necessidade de redução da intervenção da Administração Pública, conjugada com o aumento da complexidade dos novos desafios com que foi deparada, não só reforçaram a necessidade de cooperação, como conduziram ao desenvolvimento de novas formas de actuação colaborativa.

2 – Cooperação no Sector Marítimo Portuário

Orientações Estratégicas

No sector marítimo portuário as Orientações Estratégicas, recentemente enunciadas pelo Governo, elegem a cooperação como uma matéria forte, com presença em vários domínios.

É significativo o número de propostas de acção e de projectos em curso ou previstos, que vão desde a organização e gestão portuárias, ao transporte

marítimo, à segurança, ao ambiente, e que abrangem quer o nível da actuação exclusivamente pública quer também o da iniciativa privada.

Dessas acções e projectos far-se-á referência a quatro:

- O NOVO MODELO DE GESTÃO DOS PORTOS COMERCIAIS
- O PROJECTO VALIMAR DIGITAL
- A JANELA ÚNICA PORTUÁRIA (PCom e PIPE)
- O PROJECTO VTS



IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P.

SEMINÁRIO “UMA MARINHA DE DUPLO USO”

COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL

Academia da Marinha, 14 de Março de 2007

Natércia Cabral

Presidente do Conselho Directivo do IPTM
natercia.cabral@imarpor.pt

MARÇO 2007



SEMINÁRIO “UMA MARINHA DE DUPLO USO”
COOPERAÇÃO INSTITUCIONAL

- A designação **Cooperação** abriga um conceito muito abrangente, cuja delimitação está longe de ser simples.
- No domínio económico, a globalização, a concorrência, a necessidade de especialização, a abordagem logística, o *just-in-time*, etc. impuseram uma **actuação em rede**.
- A nível institucional, a necessidade de **redução da intervenção da Administração Pública** e o aumento da complexidade dos novos desafios conduziram ao desenvolvimento de **novas formas de actuação colaborativa**.



ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS COOPERAÇÃO NO SECTOR MARÍTIMO PORTUÁRIO

Nas "ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS" a Cooperação é uma matéria forte com presença em vários domínios.

É significativo o número de propostas de acção e de projectos em curso ou previstos, de que se destacam:

- 1 - O NOVO MODELO DE GESTÃO DOS PORTOS COMERCIAIS;
- 2 - O PROJECTO VALIMAR DIGITAL;
- 3 - A JANELA ÚNICA PORTUÁRIA (PCom e PIPE);
- 4 - O PROJECTO VTS;
- 5 - A JANELA ÚNICA LOGÍSTICA;
- 6 - O PROJECTO PORTMOS.



ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

Características Relevantes dos Projectos:

- Abranger um conjunto alargado de entidades e funcionalidades;
- Aproveitar as potencialidades das TIC;
- Integrar o novo conceito de cooperação portuária
 - *co-opetion*;
- Abranger áreas de cooperação portuária identificadas na UE:
 - A cooperação através da integração de portos;
 - Entre autoridades portuárias;
 - Ao nível de estratégias partilhadas pelos portos;
 - Ao nível regional (do país, ou UE).



ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

1 - O NOVO MODELO DE GESTÃO DOS PORTOS COMERCIAIS

Objectivos de Topo:

Estabelecer uma solução orgânica assente numa gestão empresarial, apostando na proximidade e afinidade potenciadoras de sinergias e economias de escala e complementaridade entre portos;

Reforçar o potencial competitivo do sistema portuário nacional, pelo incremento de soluções de gestão colaborativa ou integrada.



ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

1 - O NOVO MODELO DE GESTÃO DOS PORTOS COMERCIAIS

- **Portos Secundários** - Reforçar a sua autonomia de gestão, numa lógica de articulação com o porto principal de maior proximidade.

Viana do Castelo e Figueira da Foz – transformação em sociedades anónimas de capital detido, respectivamente, pelos portos do Douro e Leixões e de Aveiro, em 2007.

- **Portos Principais** - Estabelecer entre si, durante 2007, propostas de estratégia, através da via colaborativa, que reforcem a capacidade competitiva nos mercados globais, nomeadamente tendo em atenção o reposicionamento logístico em relação ao mercado ibérico.



ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

1 - O NOVO MODELO DE GESTÃO DOS PORTOS COMERCIAIS

**“Colaborar em ambiente de mercado para
concorrer” (co-opetion)**

Motivações das novas dinâmicas colaborativas:

- Estratégica;
- Financeira;
- Económica;
- Marketing.

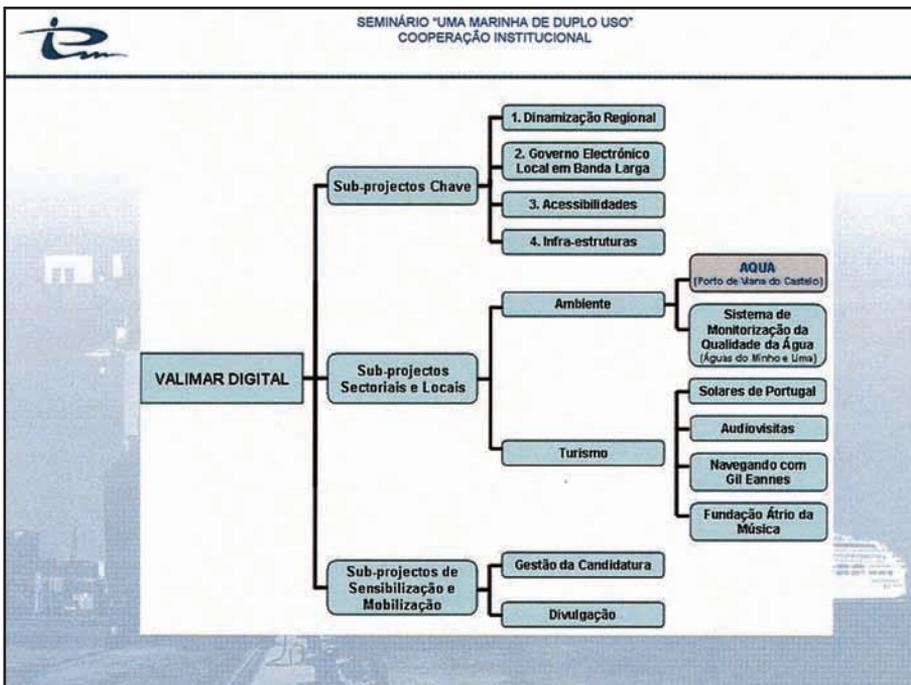


ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

2 - O PROJECTO VALIMAR DIGITAL

No conjunto de sub-projectos que compõem o Projecto “Valimar” o que mais directamente diz respeito ao **Porto de Viana do Castelo** é o **sub-projecto AQUA**, que está direccionado para:

- Simplificação de Procedimentos e Melhoria da Comunicação com os Agentes e o Cidadão;
- Monitorização Ambiental;
 - Monitorização Ambiental do estuário;
 - Vigilância das actividades no estuário;
- Base de Dados Ambiental.





ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 3 - A JANELA ÚNICA PORTUÁRIA

Disponibilização de um único contacto para interacção com o nó portuário, no qual a informação é colocada, em duplo sentido.

Nos portos nacionais a Janela Única Portuária é desenvolvida através de dois projectos:

- **PCom**, Plataforma Comum Portuária;
- **PIPe**, Procedimentos e Informação Portuária Electrónica.



ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 3 - A JANELA ÚNICA PORTUÁRIA

O Projecto PCom visa:

- Assegurar electronicamente todos os Despachos e Autorizações relativas aos códigos internacionais aplicáveis (Hazmat, ISPS, SafeSeaNet, etc);
- Possibilitar o Despacho Aduaneiro Electrónico, pela integração do sistema SDS (Sistema das Declarações Sumárias das Alfândegas).



O projecto Pcom permite:

- Rastreio da passagem das mercadorias em porto;
- Implementação do conceito de inventário em movimento para os sistemas logísticos que utilizam os portos;
- Planear o despacho operacional e de segurança, realizado em antecipação;
- Criar condições para a eliminação sustentada de constrangimentos burocráticos;
- Aumentar a celeridade do despacho de navios e mercadorias;
- Criar condições para a minimização da ruptura do transporte nos portos;
- Aumentar a transparência dos procedimentos;
- Aumentar o controlo à fraude e evasão fiscal, pelo controlo de informação em tempo real



ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS 3 - A JANELA ÚNICA PORTUÁRIA

- B - O Projecto PIPE**, em relação aos processos de transporte e mercadorias, visa:
- A **simplificação, normalização e harmonização de procedimentos**;
 - A **generalização de troca de informação** e prestação de serviços por via electrónica a todos os intervenientes.



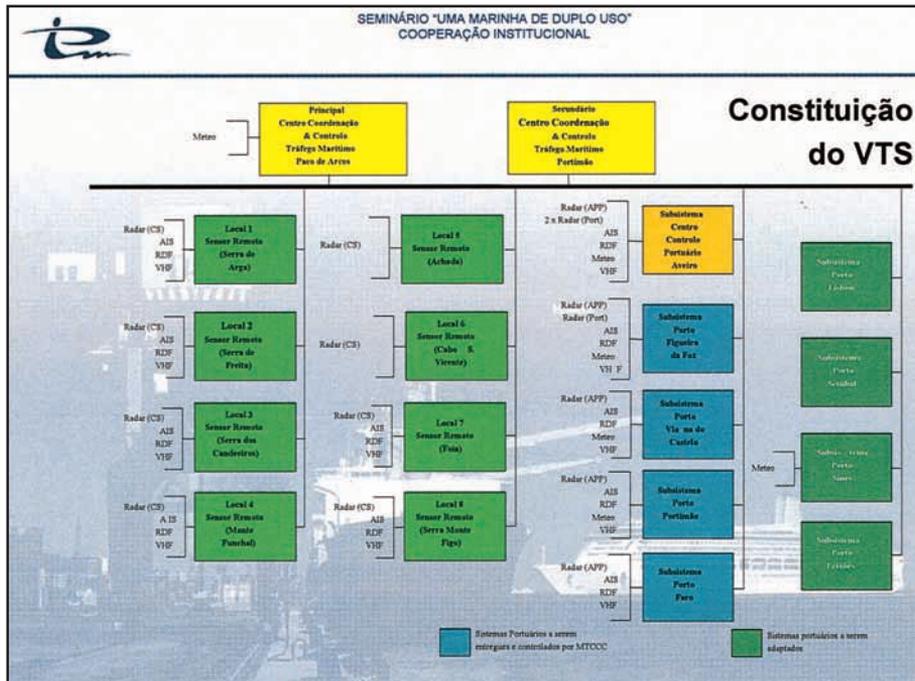
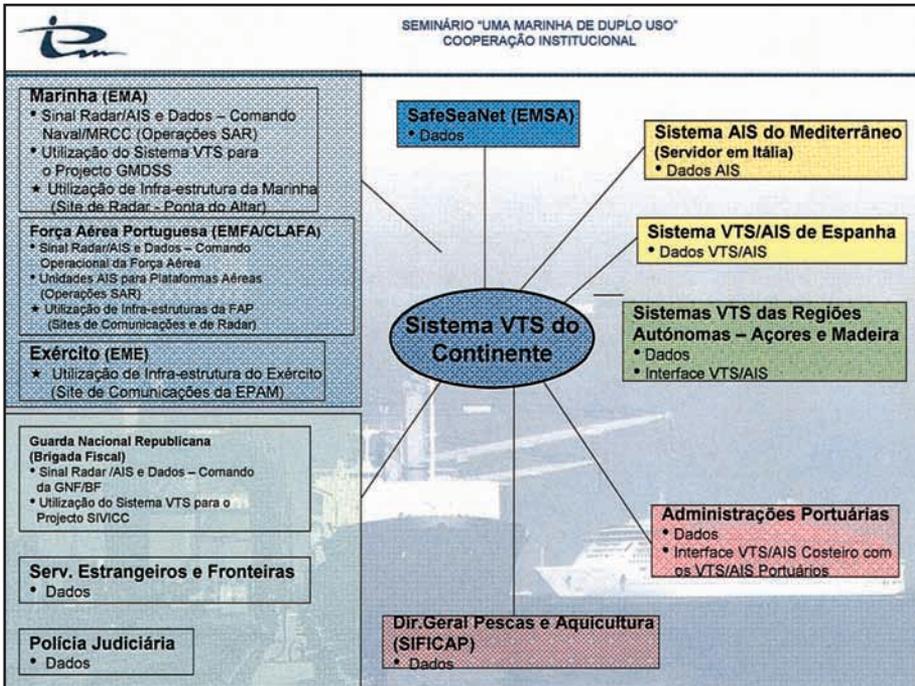
Fonte: APP

ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

4 – O Projecto VTS

O projecto VTS tem como principais objectivos:

- **Monitorizar** e gerir a actividade marítima ao longo da costa continental portuguesa;
- **Reforçar** a segurança marítima, na sua dupla vertente (“*safety*” e “*security*”);
- **Proteger** e melhorar o ambiente nas águas sob jurisdição nacional, na costa e nas zonas portuárias;
- **Melhorar** a organização das operações de busca e salvamento na costa;
- **Monitorizar** e gerir a chegada e partida de navios nos portos nacionais;
- **Evitar** intrusões e o desembarque de pessoal e actividades ilícitas na costa.





COLABORAÇÃO INSTITUCIONAL

DIRECÇÃO-GERAL DAS PESCAS E AQUICULTURA

por DR.^a MARIA JOSÉ POLICARPO

1- APROXIMAÇÃO DE ORDEM GERAL

Não constitui novidade para ninguém que os recursos pesqueiros, tal como outros recursos naturais, não são infinitos, assistindo-se a um progressivo e apreensivo empobrecimento daqueles, o qual deriva, não só de problemas ligados ao ambiente em geral, como no caso específico da pesca, do binómio sobre-capacidade/sobre-exploração, o que naturalmente, implica a adopção de medidas que nem sempre irão ao encontro dos interesses dos profissionais do sector, embora pretendendo acautelar o interesse mais geral de todos.

Razão pela qual se tem vindo progressivamente a assistir a uma proliferação de instrumentos legais, tendo em vista garantir a conservação e gestão racional dos recursos pesqueiros, numa base de sustentabilidade.

Disso mesmo se faz eco no Livro Verde para uma Futura Política Marítima da União onde a dado passo se lê que: *"Um meio marinho saudável é condição sine qua non para se tirar pleno partido do potencial dos oceanos. Por este motivo, a preservação desta reserva de recursos é essencial para melhorar a competitividade da União Europeia, assim como o crescimento e o emprego a longo prazo"*.

Nesta linha, quer os instrumentos legais que definem/enformam a Política Comum de Pescas (PCP), quer o quadro legal das pescas português, evidenciam idênticas preocupações.

Efectivamente é o estado dos recursos pesqueiros que, em última instância, condiciona o legislador e, bem assim, os decisores políticos, embora, à falta de estudos científicos que permitam suportar fundamentamente todas as opções, se tenha vindo nos últimos anos a implementar o chamado princípio da aproximação cautelosa ou precaucionária.

A este propósito dispõe-se na alínea d) do artigo 66º da Constituição da República Portuguesa que incumbe ao Estado "promover o aproveitamento racional dos recursos naturais, salvaguardando a sua capacidade de renovação e a estabilidade ecológica, com respeito pelo princípio da solidariedade entre gerações".

Igualmente a "lei-base" que regula a actividade da pesca marítima, o Decreto-Lei nº 278/87, elenca no seu artigo 1º-A, os grandes princípios de orientação que devem estar presentes no exercício da actividade de exploração de recursos vivos marinhos, fazendo-se eco, das questões que são objecto do Livro Verde. São eles:

- a) O princípio da responsabilidade ou da pesca responsável – que implica a adopção de medidas adequadas à protecção do ambiente marinho e ao uso sustentável dos recursos marinhos a longo prazo;
- b) O princípio da aproximação cautelosa ou precaucionária – o que implica a adopção de medidas cautelares de gestão, tendo em vista assegurar uma elevada probabilidade de auto-renovação dos recursos e a consequente sustentação da actividade da pesca no futuro;
- c) O princípio da equidade inter-geracional – de acordo com o qual a actual geração deve respeitar condições que permitam assegurar às gerações futuras, uma diversidade e abundância de recursos similares às actuais; e
- d) O princípio da igualdade e não discriminação – que implica equidade no tratamento dos diferentes problemas que envolvam qualquer segmento da frota.

2. BREVE NOTA SOBRE O QUADRO LEGAL DAS PESCAS

A primeira nota que devo deixar-lhes sobre o quadro legal das pescas, é que, o mesmo é bastante complexo e minucioso, abrangendo um número muitíssimo significativo de instrumentos legais, o que, naturalmente, não facilita a vida de ninguém: seja na perspectiva abrangente da Administração, sejam dos agentes económicos envolvidos.

Com efeito, como todos sabem o quadro legal das pescas, é constituído, não só pelos diferentes instrumentos legais nacionais, mas também e, especialmente, pelos instrumentos legais comunitários, na forma de regulamentos.

Efectivamente, é preciso que se recorde que, em matéria de pescas e, por força da adesão de Portugal à então Comunidade Económica Europeia, estamos sujeitos à Política Comum de Pescas, pelo que, a nossa (chamemos-lhe assim) "capacidade legislativa" está balizada pela regulamentação comunitária.

Para além disso, importa nesta sede que se retenha, o vasto leque de obrigações que impendem sobre Portugal (e qualquer outro EM), em matéria de cumprimento da Política Comum de Pescas, ressaltando doravante, aquelas que dizem respeito, ao controlo e fiscalização da actividade.

Desde logo para referir que, o Reg. (CE) nº 2371/2002 que institui a PCP, dispõe no seu artigo 23º que: "...os EM devem assegurar um controlo, uma inspecção e uma aplicação eficazes da Política Comum das Pescas", dispondo depois no seu artigo 24º sobre as medidas que os EM devem adoptar para garantir o cumprimento da PCP.

Entre as medidas a serem adoptadas pelos EM tendo em vista a inspecção e sua execução, contam-se:

- Verificações in loco e inspecções a navios de pesca e das instalações das empresas;
- Avistamentos dos navios de pesca;
- Investigação, procedimento contra as infracções e sanções;
- A adopção de medidas preventivas; ou
- A adopção de medidas destinadas a impedir que os seus nacionais se dediquem a actividades de pesca que não cumpram as medidas de conservação e gestão aplicáveis.

Ainda de referir o disposto no artigo 25º sobre o "Seguimento das infracções": aí se responsabilizam os EM como garantes do cumprimento das regras da PCP e se prevê que os processos instaurados "devem ser susceptíveis .. de privar efectivamente os responsáveis pelo incumprimento de qualquer benefício económico resultante das infracções e ter consequências proporcionais à gravidade dessas infracções...".

Por seu lado, o Regulamento (CEE) nº 2847/93 do Conselho de 12 de Outubro de 1993, que institui um regime de controlo aplicável à política comum de pescas, dispõe no seu artigo 1º que, cada EM deve adoptar internamente as medidas adequadas para assegurar o regime de controlo, colocando à disposição das suas autoridades competentes os meios suficientes para o desempe-

nho das funções de inspecção e controlo (artº 1º); e, no seu artigo 2º que, cada EM controlará, inspecionará e vigiará no seu território, e nas águas marítimas sob a sua soberania e jurisdição, todas as actividades do sector das pescas.

Aquilo que nos é exigido nos termos da citada regulamentação é que, vejamos pelo cumprimento das regras da PCP: ou seja, que o cerne da questão não está, em não termos infracções, mas sim, de actuarmos contra os infractores, actuação que, como já referi, deve ser proporcional à gravidade das infracções. Este é um aspecto que reiteradamente tem sido objecto de apreciação negativa relativamente a Portugal, por parte da Comissão Europeia: Portugal não aplica, no entender daquela, penas suficientemente dissuasoras, permitindo em muitos casos que, os infractores e, mormente, os reincidentes, continuem a poder exercer a actividade da pesca, o que, em seu entender, constitui violação das regras da PCP.

À Comissão está pois, cometida a atribuição de verificar da correcta aplicação dos Regulamentos, podendo para tanto:

- Requerer aos EM quaisquer informações ou documentos para efeitos de análise;
- Realizar inspecções in loco; e
- Estar presente nas acções de inspecção nacionais.

3. DA ACTUAÇÃO MAIS RECENTE DA COMISSÃO (em matéria de verificação do cumprimento da PCP)

Apenas a título informativo, faço notar que nos anos de 2005 e de 2006, Portugal foi objecto de dez (10) missões inspectivas in loco por parte da Comissão Europeia, das quais resultaram 10 Relatórios, onde se apontam vários incumprimentos aos regulamentos comunitários em matéria de pescas.

Destes incumprimentos e, porque se trata de aspecto focado repetidamente, deve salientar-se, uma apontada insuficiência de meios humanos e materiais, bem como, deficiências ao nível da formação dos agentes da inspecção.

Como consequência possível de tais missões inspectivas, poderá resultar, caso não sejam fornecidas explicações cabais e/ou tomadas as medidas adequadas, a instauração contra Portugal de processos junto do Tribunal de Justiça

das Comunidades Europeias, o que, de resto, já aconteceu no passado. Com efeito, Portugal foi objecto de condenação por parte daquele Tribunal no ano de 2005 em virtude de, nomeadamente, não ter, e passo a citar, *"velado pelo respeito da legislação comunitária em matéria de conservação, através de um controlo suficiente das actividades da pesca e da inspecção adequada da frota de pesca, bem dos descarregamentos e do registo das capturas"*.

4. A FISCALIZAÇÃO: COLABORAÇÃO INSTITUCIONAL

No enquadramento que tenho vindo a descrever, revela-se cada vez mais importante a colaboração institucional entre as diferentes entidades a quem se encontra cometida a atribuição de fiscalização da actividade da pesca, por forma a potenciar os meios disponíveis.

Fiscalização que se encontra legalmente cometida à Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura, à Marinha, Força Aérea e Brigada Fiscal, competindo à referida Direcção-Geral o papel de coordenação a nível nacional (cfr. artº 15º do DL nº 278/87).

Nesta sede merece especial referência o quadro legal do Sistema Integrado de Informação e Apoio à Vigilância, Fiscalização e Controlo da Actividade da Pesca, conhecido por SIFICAP, criado pelo Decreto-Lei nº 79/2001, de 5 de Março, no qual participam todas as entidades antes mencionadas. Como se lê no preâmbulo do citado diploma: *"O SIFICAP possibilita, através do recurso à informação e a evoluídas tecnologias de informação, a maximização do aproveitamento dos recursos...mediante o estabelecimento de uma melhor interligação e de uma mais estreita colaboração.."* entre as entidades que o integram.

Enquanto entidade que integra a Comissão de Planeamento e Programação do SIFICAP, a Marinha participa na programação e execução de missões conjuntas e na definição de linhas de desenvolvimento e expansão operacional do Sistema, não se esgotando porém, o seu papel de "parceira" da DGPA na fiscalização das pescas em tais missões. Com efeito, mesmo nos casos em que trata de missões autónomas, existe estreita colaboração entre as duas entidades, seja nos casos em que a DGPA carece da força interventiva da Marinha para tornar decisiva a sua actuação, seja nos casos em que a DGPA participa nas missões desta última sempre que a experiência dos seus inspectores é relevante para as mesmas.

Enquanto entidade integrante do SIFICAP, a Marinha beneficia dos

apoios concedidos pela União Europeia para se dotar dos meios materiais necessários a uma fiscalização eficaz, mormente navios e outros equipamentos, para tanto apresentando à Comissão Europeia os respectivos projectos, através da DGPA, entidade a quem compete a coordenação e execução dos mesmos. No âmbito destes programas foram recentemente adquiridos 2 helicópteros pela Força Aérea Portuguesa para fiscalização das pescas, tendo sido decidido que as operações a partir destes meios seriam realizadas com equipas mistas das três entidades, Força Aérea, inspectores da DGPA e Marinha, cabendo a esta última a missão de segurança.

Ainda no âmbito do SIFICAP, a Marinha utiliza o sistema informático e de comunicações com o mesmo nome, criado pela DGPA, cujo equipamento lhe foi disponibilizado e a quem compete a respectiva gestão. Tal utilização passa, não só pelo uso da informação nele contida e que é disponibilizada como suporte da actividade inspectiva, como pela alimentação do sistema com a informação resultante dessa mesma actividade.

Uma outra vertente em que a colaboração institucional DGPA-Marinha deve ser salientada, respeita à formação. De facto, a DGPA tem participado regularmente (2/3 vezes/ano) na formação dos quadros da Marinha, através de palestras ministradas por elementos dos seus quadros nas instalações da Marinha ou através de visitas de estudo aos sistemas de fiscalização existentes na Direcção de Serviços de Fiscalização; de igual modo, tem a Marinha ministrado cursos aos inspectores da DGPA essencialmente vocacionados para a capacitação daqueles para operarem no mar.

De mencionar ainda que, enquanto membro da União Europeia, Portugal tem a obrigação de participar na fiscalização das águas geridas pelas Organizações Regionais de Pescas (ORP'S). Neste âmbito a Marinha tem intervindo com os seus navios de fiscalização da NEAFC, em parceria com a DGPA que, para o efeito, disponibiliza inspectores, prevendo-se que, já a partir do próximo ano, o mesmo se venha a passar no quadro da NAFO.

5. NOTAS FINAIS

Como notas finais, diria que, importa cada vez mais, estreitar a colaboração entre todas as entidades que fiscalizam a actividade da pesca, seja ao nível da formação recíproca, seja visando uma maior rentabilização dos meios humanos e

materiais e das capacidades existentes em cada uma daquelas entidades.

Do mesmo passo, considero que se revela da maior importância fomentar um espaço de diálogo permanente, visando a concertação da acção de todos os intervenientes, face aos muitos desafios que já hoje se colocam e que, seguramente, se virão a colocar no futuro, sem perder de vista que, nem sempre será fácil compatibilizar o interesse geral com o interesse particular dos agentes económicos. Como diz um provérbio que todos conhecerão, "*casa onde não há pão, todos ralham e ninguém tem razão*": de facto, poderá chegar o dia em que vejamos o peixe a ser cotado na Bolsa de Valores, tal o valor inestimável que tem para todos nós, seja na perspectiva da produção, seja do consumo.

Obrigado, pela vossa atenção.

SEMINÁRIO “UMA MARINHA DE DUPLO USO”

Discurso de Encerramento de SEx^a ALM CEMA

- Exm^o Senhor Secretário de Estado da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar;
- Excelentíssimos Senhores Professores Eric Grove e Harlan Ullman, e Almirante Jacques Mazars;
- Ilustre Presidente do Conselho de Reitores das Universidades Portuguesas,
- Magníficos Reitores,
- Senhor Comandante do Joint Command Lisbon,
- Digníssimos representantes dos diferentes Departamentos do Estado aqui presentes,
- Senhores Almirantes,
- Senhores Adidos Navais e de Defesa acreditados em Lisboa,
- Minhas Senhoras e meus Senhores

A todos expresso os meus sinceros agradecimentos pela presença neste Seminário da Marinha de Duplo Uso, que agora termina.

Decorridos estes dois dias de trabalho, creio poder afirmar que os objectivos inicialmente traçados foram plenamente atingidos. Para tal, em muito contribuíram as visões apresentadas pelos nossos convidados internacionais e pelos conferencistas representantes dos vários departamentos do Estado, com os quais a Marinha mantém relações de estreita colaboração institucional.

Tendo como pano de fundo a actual conjuntura de segurança e defesa e a realidade do país, que, como todos sabemos, tem à sua disposição recursos limitados, impondo-se a sua parcimoniosa gestão, o designado paradigma operacional da “Marinha de Duplo Uso”, consagrado na Doutrina Estratégica Naval Nacional, assume-se de especial relevância no actual panorama nacional. Com efeito, este paradigma permite a sistematização do conceito de emprego de

meios, numa lógica de racionalização de recursos e de acrescida eficácia de actuações, traduzindo-se em inquestionáveis ganhos na credibilização das intervenções do Estado no mar.

A reflexão que ora termina permitiu, por um lado, evidenciar a importância do contributo operacional da Marinha para o exercício da autoridade do Estado no mar e, por outro lado, tornar claro que o caminho a seguir, em termos de segurança dos espaços marítimos onde Portugal exerce soberania e jurisdição, ou onde se projectam os seus interesses, passa, indubitavelmente, pelo reforço da colaboração institucional entre os vários sectores do Estado com responsabilidades nesta matéria.

Sai igualmente reforçado o princípio de que, num quadro de recursos limitados, importa responder com acrescida imaginação e inovação, permanente disponibilidade, total dedicação e reforçado trabalho de equipa. É para isso que trabalhamos no dia-a-dia, foi para isso que organizámos este Seminário, como contributo para que a colaboração entre os diferentes Departamentos do Estado resulte cada vez mais profícua e relevante. Estou certo que trilhando este rumo em conjunto, iremos comungar do mesmo sentimento de dever cumprido, ao serviço do País.

Resta-me, mais uma vez, agradecer a presença de V. Excelências, que em muito dignificou o Seminário da Marinha de Duplo Uso.

CADERNOS NAVAIS

Volumes Publicados

1. *A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares*
V.Alm. António Emílio Sacchetti.
2. *Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados*
C.Alm. Victor Manuel Lopo Cajarabille
3. *Conceito Estratégico de Defesa Nacional*
V.Alm. António Emílio Sacchetti e C.Alm. Victor Manuel Lopo Cajarabille
4. *O Contexto do Direito do Mar e a Prática da Autoridade Marítima*
Dr. Luís da Costa Diogo
5. *Considerações sobre o Sistema de Forças Nacional*
V.Alm. Alexandre Reis Rodrigues
6. *Portugal e a sua Circunstância*
Prof. Doutor Adriano Moreira, V.Alm. António Emílio Sacchetti,
Dr. João Soares Salgueiro, Prof.^a Doutora Maria do Céu Pinto,
Prof.^a Doutora Maria Regina Flor e Almeida
7. *O Poder Naval Missões e Meios*
C.m.g. Carlos Néelson Lopes da Costa
8. *Sobre Vínculo do Militar ao Estado-Nação.*
Breve Abordagem Filosófico-Estatutária
Ten. Carla Pica
9. *Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais: a Procura do Plano Bi-Lateral*
Dr. José Medeiros Ferreira
10. *A Estratégia Naval Portuguesa*
V.Alm. António Emílio Sacchetti, Prof. Doutor António José Telo,
V.Alm. Magalhães Queiroz, Alm. Vieira Matias, C.Alm. Lopo Cajarabille,
C.m.g. Marques Antunes, Dr. Nuno Rogeiro, V.Alm. Ferreira Barbosa,
Dr. Tiago Pitta e Cunha, V.Alm. Reis Rodrigues, C.Alm. Melo Gomes,
V.Alm. Alexandre Silva Fonseca, V.Alm. Pires Neves, V.Alm. Rebelo Duarte
11. *O Direito Humanitário, as Regras de Empenhamento e a Condução das Operações Militares*
C.m.g. José Manuel Silva Carreira
12. *As Forças Armadas e o Terrorismo*
C.Alm. José Augusto de Brito

13. *O Mar, um Oceano de Oportunidades para Portugal*
Alm. Vieira Matias
14. *Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial*
Prof. Doutor Hernâni Lopes, Prof. Doutor Manuel Lopes Porto, Dr. João Salgueiro,
Prof. Doutor José Carlos Venâncio, Dr. Salgado Matos, Dr. Félix Ribeiro,
Prof. Doutor Fernando Santos Neves, Dr. Joaquim Aguiar,
Prof. Doutor Adriano Moreira
15. *A Security em âmbito marítimo. O Código ISPS*
Dr. Luís Manuel Gomes da Costa Diogo, C.Ten. José António Velho Gouveia
16. *O Mediterrâneo, Geopolítica e Segurança Europeia*
V.Alm. António Emílio Sacchetti
17. *As Grandes Linhas Geopolíticas e Geoestratégicas da Guerra e da Paz*
C.Ten. José António Zeferino Henriques
18. *A Nato e a Política Europeia de Segurança e Defesa em Colisão ou em Convergência*
V.Alm. Alexandre Reis Rodrigues
19. *Segurança e Cidadania. Conceitos e Políticas*
Dr. António Jorge de Figueiredo Lopes
20. *Continentalidade e Maritimidade. A Política Externa dos Impérios e a Política Externa da China*
António Marques Bessa
21. *O Poder na Relação Externa*
Luís Fontoura e Leonardo Mathias

