

TEMAS E REFLEXÕES

Nº 4 – Dezembro de 2006

O EXERCÍCIO DO PODER PÚBLICO EM ESPAÇOS DE  
SOBERANIA E JURISDIÇÃO MARÍTIMA.  
AUTORIDADE MARÍTIMA.  
(TEMAS E DISCURSOS DOUTRINÁRIOS)

*Luís da Franca de Medeiros Alves*

Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia  
Edições Culturais da Marinha  
LISBOA

O Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE) foi criado pelo Despacho n.º 43/99 de 1 de Julho, na directa dependência do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, competindo-lhe promover e desenvolver estudos na área da Estratégia e do Poder Naval, quer a nível nacional quer a nível internacional. Compete-lhe ainda propor a publicação e divulgação de trabalhos sobre aquelas matérias. Para esse efeito, os trabalhos serão publicados nos *Cadernos Navais*, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

**TÍTULO:**

O Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania e Jurisdição Marítima.  
Autoridade Marítima. (Temas e Discursos Doutrinários)

**COLECÇÃO:**

Temas e Reflexões

**NÚMERO/ANO:**

5/Dezembro 2006

**EDIÇÃO:**

Comissão Cultural da Marinha  
Grupo de Estudo e Reflexão de Estratégia (GERE)

ISBN 972-8004-92-3

Depósito Legal n.º 183 119/02

Tiragem: 600 exemplares

**EXECUÇÃO GRÁFICA:**

António Coelho Dias, S. A.

## O Autor

O vice-almirante Luís da Franca de Medeiros Alves ingressou na Escola Naval em 1964. Como oficial subalterno especializou-se em comunicações e cumpriu comissões de serviço do Comando Naval e do Instituto Hidrográfico. Como oficial superior especializou-se em hidrografia e cumpriu comissões de serviço no Comando Naval, no Instituto Hidrográfico, na Superintendência dos Serviços do Pessoal, no Estado-Maior da Armada, no Estado-Maior General das Forças Armadas e na Direcção Geral da Autoridade Marítima exercendo, designadamente, funções de Comando, Direcção e Chefia. Como oficial general, cumpriu missões de serviço na Superintendência dos Serviços do Material, no Estado-Maior General das Forças Armadas onde, nos Comandos da NATO, em Norfolk na Virginia, nos EUA, exerceu as funções de Chefe da Divisão de Recursos do ACLANT e Chefe de Divisão de Capacidades do Allied Command Transformation tendo subordinadas as Sub-divisões de Doutrina, de Investigação e Desenvolvimento, e de Planeamento de Defesa. Exerce, desde 18OUT2004, os cargos de director-geral da Autoridade Marítima e de comandante-geral da Polícia Marítima, por inerência e delegação preside ao Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional, e integra, pela função, o Conselho Superior de Segurança Interna. Da sua folha de serviço constam variados louvores e condecorações.

## Assessoria e coordenação temática

O técnico superior principal consultor jurídico Luís Manuel Gomes da Costa Diogo é licenciado em Direito pela Universidade Católica, tendo optado, no sexto ano, pelo Ramo de Jurídico-Políticas. É pós-graduado em Marketing para Directores Executivos pelo Instituto Superior de Gestão, e tem formação variada em Direito do Mar, Direito Marítimo e Direito Administrativo. Foi oficial da Reserva Naval de 1989 a 1998. É auditor do CDN, do Instituto de Defesa Nacional, e vogal da Comissão de Direito Marítimo Internacional. Foi conferencista universitário e conferencista no Instituto Superior Naval de Guerra desde 1994. Participou em variadíssimos grupos de trabalho e comissões técnicas, e representou o Estado, a Marinha e a Autoridade Marítima em 24 missões no estrangeiro. Tem quatro livros e um conjunto vasto de monografias e artigos publicados. Da sua folha de serviços constam variados louvores e condecorações.



## RAZÃO DE ORDEM

Existem espaços de actividade do Estado que, pela sua natureza intrínseca e pela contextualização departamental do exercício dos poderes públicos exigem, notoriamente, uma sustentada base teórico-doutrinária, único fundamento credível para que a autoridade seja aplicada de forma estruturada, coerente e juridicamente firme. A Autoridade Marítima (AM) é, pela conjuntura legal e orgânica que envolve, pelos espaços e dimensão em que actua, uma actividade em que aquela realidade assume contornos de grande acuidade, sendo um dos patamares de actuação do Estado em que a sustentação doutrinária, face à evolução teórica e científica do direito internacional, do direito do mar, e de algumas vertentes do direito marítimo, mais se fez - e faz - notar, com premente e acentuado afincamento nas últimas duas décadas.

Aquela evolução também conheceu, e ainda conhece, enguiços vários que, circunstancialmente, vão aparecendo ao sabor de legítimas decisões departamentais, alterações funcionais sob formato de estuque jurídico e até de projectos de parcelamento de poder os quais, por vezes, por desgarradas ou inconsequentes, em pouco têm contribuído para que Portugal, à imagem de outros Estados de ampla dimensão jurisdicional marítima designadamente do Sul da Europa e de ambas as Américas, assegure um exercício da autoridade do Estado em moldes uniformes e coerentes. Como já se defendeu em trabalhos anteriores, a clonagem orgânica, só por si, de forma não sustentada e doutrinariamente deslocada, apenas parece indiciar uma atitude de alguma subserviência cultural que privilegia a cópia e desconsidera o original. Não é tal âmbito de discussão e reflexão, contudo, o objecto substantivo da presente publicação, a qual tem um sentido de estatuição metodologicamente doutrinária, baseada em textos que o tempo funcional de exercício um cargo específico - o de director-geral de Autoridade Marítima - veio marcando nos últimos dois anos e meio.

Com efeito, e sendo herdeiro de um cargo que já conheceu renovados formatos ao longo de dois séculos, mas que sempre manteve um figurino de supervisão da função dos capitães dos portos - que alternou, sucessivamente, entre *superintendência* e  *direcção hierárquica* -, o actual director-geral da

Autoridade Marítima (ao qual está formalmente agregado, desde 21SET1995, o cargo de comandante-geral da Polícia Marítima, é, eventualmente, o único cargo público do Estado Português que mantém, a nível nacional, uma visão abrangente, não parcelar, das actividades que se exercem em águas sob soberania e jurisdição marítima, por incluir, por imposição do tecido legal, parâmetros de vigilância, fiscalização, exercício de polícia, salvaguarda da vida humana e salvamento marítimo, segurança da navegação, prevenção e combate à depredação de recursos marinhos e protecção e preservação dos mesmos e função registral patrimonial, e integrar, em termos de estrutura decisória e interventora do Estado, os quadros da Segurança Interna, da Protecção Civil e ainda conselhos de tipologia vária a nível autárquico.

É esta capacidade horizontal e ampla 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 do(s) cargo(s) e enquadra a necessidade da sua manutenção com um formato de serviço público exercido através de órgãos regionais e locais. É, também, aquela abrangência conceptual que reúne, numa mesma instituição, elementos 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 ser notória alguma tendência das últimas duas décadas para, de alguma forma, se relativizar os assuntos respeitantes às questões de mar de âmbito estratégico, percepção que, contudo, terá que ser temperada face a alguma preocupação governamental que vem sendo manifesta - nos últimos três anos - para reassumir a importância do oceanoposicionamento para Portugal, como elemento *pivot* de uma centralidade marítima estratégica única.

Foi, portanto, com o sentido de reunir, numa mesma publicação, um conjunto de reflexões temáticas que conferem actualidade, e suscitam a premência, das grandes questões do exercício da autoridade do Estado nos espaços marítimos de sua soberania e sobre os quais exerce jurisdição, que se agregaram textos de cariz doutrinário que vêm sendo concebidos e publicitados, desde 18OUT2004, pelo actual titular do cargo de director-geral da

Autoridade Marítima (DGAM) e comandante-geral da Polícia Marítima (CGPM), e que indiciam, na oportunidade e no tempo em que foram proferidos e/ou escritos, as prioridades temáticas e funcionais que, em cada oportunidade, assumiam especial relevância. Neste contexto, foram seleccionados um conjunto de três discursos, que estatuem e divulgam doutrina prescritiva do titular do cargo, como dirigente máximo do serviço (AM), e bem assim um artigo de algum fôlego publicado no *Ponto ao meio dia* da Revista da Armada, nos quais é notória a intenção de estabelecer doutrina.

Os discursos de tipologia doutrinária, além da sua característica de orientação institucional, têm, notoriamente, um sentido enquadrador e regulador, em termos de funcionamento das estruturas, e, na observância da doutrina prescritiva do Almirante Autoridade Marítima Nacional, uma vocação enformadora de intervenções, actos e procedimentos dos órgãos e serviços. É, ainda, detectável, a sucessão de problemáticas que cada tempo marcou na agenda institucional da Autoridade Marítima (AM), leitura que se retira das várias questões e anteprojectos especificamente identificados como estando, então, em estudo e que viriam a resultar, objectivamente, em diplomas legais, e aquelas outras que continuaram, ao longo do supramencionado lapso temporal, em apreciação interdepartamental sem resultados públicos substantivos.

A sustentação doutrinária das posições e entendimentos assumidos pelo autor foi, também, encontrada nas reflexões e trabalhos já existentes e publicados pelo TSPCJ Luís Manuel Gomes da Costa Diogo, a cargo de quem ficou a tarefa de assessoria e coordenação temática dos textos.

É, também, pela utilidade em se conhecer o respectivo teor substantivo dos textos seleccionados, que os mesmos foram recolhidos e agrupados na sua totalidade, isto é, com menção de personalidades e entidades convidadas e presentes nos respectivos eventos protocolares, sendo objecto da presente publicação, precisamente em âmbito dos TEMAS E REFLEXÕES do Grupo de Estudo e de Reflexão Estratégica da Marinha, por integrarem a esfera de um dos pilares funcionais que sustenta a concepção, publicamente assumida pelo Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, de uma Marinha de duplo uso.



## TEMAS E DISCURSOS DOUTRINÁRIOS

(Discurso de posse proferido no Edifício da Administração Central da Marinha, Casa da Balança, a 18 de Outubro de 2004)

- *Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, Autoridade Marítima Nacional,*
- *Senhores Almirantes, Senhores Almirantes antigos DGM, Senhora Directora-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, Senhora Directora-Geral do Serviço de Informações de Segurança, Senhor Secretário-Geral do Gabinete Coordenador de Segurança, Senhor Comandante da BF em representação do Senhor Comandante-Geral da GNR, Senhor Director Nacional Adjunto da Polícia Judiciária em representação do Senhor Director Nacional, Senhor Director-Geral do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, Senhor Inspector das Pecas em representação do Senhor Director-Geral das Pescas e Aquicultura, Senhor Director-Geral dos Assuntos Multilaterais do MNE, Senhor Presidente do Conselho de Administração do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, Senhor Director Nacional de Armamento, e Senhor Presidente da Delegação Portuguesa da Comissão Internacional de Limites entre Portugal e Espanha,*
- *Senhores Administradores Portuários,*
- *Militares, Militarizados e Civis,*
- *Minhas Senhoras e Meus Senhores*

As primeiras palavras que profiro dirijo-as a si, Senhor Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, no momento em que vou continuar a servir o serviço público militar numa missão de serviço público não militar com civis, militarizados e militares, no reconhecimento que verte da sua proposta – como Autoridade Marítima Nacional – de nomeação para a minha tomada de posse do cargo de director-geral da Autoridade Marítima e, por inerência, de Comandante-Geral da Polícia Marítima.

O quadro que hoje se apresenta, em matéria de Autoridade Marítima, não é mais o que existiu nas décadas de oitenta e noventa, legalmente tipificado naquilo que se conhecia como Sistema da Autoridade Marítima.

O ano de 2002 trouxe, indesmentivelmente, uma nova realidade para o âmbito de relacionamento institucional entre as entidades interventoras – e reguladoras – das actividades que se exercem em espaços de jurisdição marítima nacional, e respectivos regimes jurídicos, através da publicação de um ordenamento legal que clarificou actuações, delimitou áreas de competência e, na medida do então possível, circunscreveu vazios.

Importa ainda, contudo, aperfeiçoar algumas peças do novo sistema interdepartamental arquitectado, situando aquelas matérias nas quais poderão existir, potencialmente, indefinições orgânicas e algumas sobreposições funcionais.

Considerando as características de especial configuração marítima do Estado Português, e bem assim a sua oceanolocalização face à geografia e às rotas comerciais marítimas – sabendo-se que cruzam, predominantemente, águas jurisdicionais portuguesas – é forçoso assumir que as intervenções da Autoridade Marítima tenham que atribuir prioridade, no quadro da lei, aos crescentes riscos e eventuais ameaças que podem fustigar, e fustigam, interna e externamente, os Estados costeiros com e sem arquipélagos e os ecossistemas sobre os quais são soberanos.

Por, no que precede, ter sido abordado o tema da soberania, cuja sobrevivência pode sempre ser colocada em causa, e também tendo em consideração que a Zona Contígua Portuguesa se encontra em processo legislativo de institucionalização, tenho o entendimento que não será despropositado referir, nesta tomada de posse, que nunca será demais reflectir sobre a razoabilidade conceptual da necessidade e dos requisitos que motivaram Estados com identidades geográficas marítimas à de Portugal a criar, no seu ordenamento jurídico interno, a figura – não reconhecida internacionalmente – do Mar Presencial.

Com idêntica linha de pensamento, também se me afigura ser oportuno que, na sede própria, seja ponderada a razão pela qual se mantêm, em direito interno, na orgânica departamental pública, expressões legais não só jurídica-

mente desactualizadas, mas, em termos de espaços marítimos, profundamente descontextualizadas.

Impõe-se, assim, conceder uma importância estratégica impar à questão da unidade de exercício da autoridade do Estado nos espaços sob jurisdição marítima nacional, num quadro público de actuação isenta, neutra, equidistante, que não visa o lucro nem qualquer tipo de gestão empresarial ou comercial, e com condução interdepartamental partilhada do recurso e bem escasso inteligência com interesse comum no âmbito do processo para habilitar a decisão operacional e tática.

A Marinha, na qual se insere legal e estruturalmente a Autoridade Marítima Nacional (AMN), acolhe hoje, indiscutivelmente, aquilo que noutras culturas marítimas habitualmente se designa por Guarda Costeira, reconhecendo-se, ainda – como o faz a lei – a particular configuração conceptual nacional, que comete, ao Capitão do Porto, uma tríade funcional de competências relativas à segurança da navegação, ao registo patrimonial marítimo e ao exercício da autoridade de polícia. A moldura legal instituída em 2002, sublinhou, aliás, esta concepção, confirmando novos mecanismos, procedimentos e actuações.

À Autoridade Marítima, é imprescindível a actuação dos órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), as Capitánias dos Portos, no prestigiante relacionamento que asseguram, e no atendimento institucional às comunidades locais, piscatórias, mercantis e náutico-desportivas que há exactamente dois séculos vêm garantindo. São, ainda, fundamentais à sua essência, os três pilares técnicos que constituem relevante parte da sua actividade, ou seja, o assinalamento marítimo, através da acção da Direcção de Faróis, o salvamento marítimo e a assistência aos utentes do mar nas praias do litoral, através do ISN, e o combate à poluição no meio marinho nos espaços sob jurisdição marítima nacional, através do serviço que integra.

O Capitão do Porto, figura-chave nas relações interdepartamentais para a adequabilidade, exequibilidade e aceitabilidade prática das atribuições do Estado, ao nível local, deve sedimentar aquelas que constituem algumas das

suas principais razões morfológicas de ser, ou seja, o papel arbitral e não cotejável de autoridade, que em Portugal a Lei do Estado legitimada pelos Portugueses lhe confere e comete, entre as entidades e operadores portuários – nos quais se incluem, naturalmente, as administrações portuárias -, e bem assim o garante do exercício da Segurança Nacional nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional que a lei determina como serem os seus.

Segurança, entenda-se, quer seja dirigida para a garantia da salvaguarda da navegação, onde se encontra incluída a preservação do meio marinho (Safety), quer seja a asserção que realça os aspectos direccionados às questões da Segurança do Estado, no que concerne por definição, à Defesa Nacional, ao Desenvolvimento e à Justiça, visando o propósito do bem-Estar, nomeadamente no atinente às pessoas e bens em portos, no domínio público marítimo e águas territoriais (Security), assim como em todos os restantes espaços marítimos sob soberania ou jurisdição marítima nacional.

Fundamental ao exercício da Autoridade Marítima, tal como ela é exercida em Portugal, é o seu carácter nacional e institucionalmente contínuo em que a sua prestação se desenvolve face à actuação operacional das unidades navais atribuídas pelo ALM CEMA ao Comando Naval.

É tal especificidade e racionalização de meios, constitucionalmente dirigida ao serviço público, que concede a racionalidade para a eficiência e eficácia e outrossim a unidade necessárias à figura da Autoridade Marítima Nacional, tipificada, legalmente, no cargo do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada, e que tem registado públicas e notórias repercussões práticas, como os acontecimentos dos últimos dois anos vêm, exaustivamente, confirmando, em domínios de sensibilidade pública, social e de Comunidade.

Num futuro que se deseja não procrastinado, e visando-se uma completa regulamentação orgânica das estruturas já criadas, importará que as entidades governamentais competentes concedam acrescida prioridade às matérias do *International Ship and Port Facility Security Code (ISPC Code)* – Regulamento relativo ao reforço da Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias, e do *Vessel Traffic Service (VTS)* – Serviço de Tráfico Marítimo.

Assim, considero necessário e premente a viabilização institucional e orgânica de ambas num conceito integrado, com desconflitualidade coordenada, do exercício da autoridade do Estado nos espaços sob jurisdição marítima nacional, no qual a Autoridade Marítima é, naturalmente, um elemento nuclear do sistema interdepartamental.

Os trabalhos de anteprojecto para regulamentação da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, que se encontram em vias de finalização, terão, naquele contexto, relevância prática.

Considero, ainda, de particular importância, prestar-se cuidada atenção à configuração conceptual da Lei de Segurança Interna e à evolução que os textos legais que a sustentam eventualmente conhecerão. Por parte da Autoridade Marítima – que faz parte da sua estrutura orgânica - existe já delineada, a nível da tutela, uma linha de acção que permitirá, numa visão integrada do exercício da autoridade do Estado em espaços sob soberania e jurisdição nacional, completar o seu conteúdo jurídico, uma vez que resulta algo claro da sua leitura que, em 1987, as preocupações incidiam, quase exclusivamente, em espaços não marítimos. Considerando o quadro dos riscos e eventuais ameaças, importa, naturalmente, reavaliar aquela realidade não actualizada, corrigindo-a e adaptando-a, deixando, assim, de se constituir como um vulnerabilidade no exercício da Autoridade Pública.

Vários desafios despontam, no breve prazo, para uma institucionalização que se pretende total dos conceitos criados em 2002. A qualificação do recurso pessoal, em termos quantitativos e qualitativos por forma a responder à estrutura legal, e os aspectos formativos são, necessariamente, um dos que mais influem naquele desiderato.

Em termos de especialização numa área tão tematicamente abrangente como é a Autoridade Marítima, a Marinha já deu um primeiro passo no sentido de, de forma estruturada e ao nível de estudos superiores, se institucionalizar o seu ensino.

A par desta e através da Escola da Autoridade Marítima, a logística para a sustentação da formação contínua deverá manter-se por forma a poder ser

assegurada no formato adequado em oposição à arte do possível, acompanhando a exigência da constante evolução que as matérias respeitantes à segurança marítima e que nomeadamente no que se refere à preservação do meio marinho vêm, notoriamente, conhecendo.

Como força policial com competências especializadas no âmbito legal da Autoridade Marítima – inclusive porque, no seu espaço de competência, também exerce funções de autoridade de polícia e de polícia criminal -, atento o papel fundamental que empresta ao conceito de Autoridade Marítima, entendo, também, ser de relevante importância a dignificação estrutural da Polícia Marítima, para o que contribuirá, de forma definitiva, a sua regulamentação orgânica e a resolução legislativa de alguns assuntos que ainda se encontram pendentes.

Complementarmente, poder-se-á, inclusive, reflectir sobre o seu emprego em Teatros de Operações Expedicionários, contextualmente entendidos no âmbito do léxico doutrinário prescritivos das Alianças e Coligações onde Portugal se constituiu e constitua como parte, nos quais – com base no mandato jurídico necessário – se considere como adequada, na sede própria, a presença de uma força policial com tais características de especialidade, para executar missões projectáveis conjuntas e ou combinadas de natureza ofensiva e ou defensiva, com capacidade para se sustentar, para combater e vencer a marginalidade à lei, para executar a sua retracção e ser posteriormente reprojectável, designadamente no que tange à segurança relativa à proliferação de armamento para produzir efeitos de massa e para efeitos de manutenção da paz em termos de conflitualidade espectral não cooperativa e ou de conflitualidade elevada.

Também considero que a PM, enquanto tal, só faz sentido existir estando, como está, acoplada, funcionalmente, às estruturas centrais, regionais e locais da Autoridade Marítima. É isso que lhe concede a especificidade que ostenta, é tal a razão conceptual e estrutural da sua criação.

Quero, ainda, endereçar os meus agradecimentos àqueles que se dignaram, e se manifestaram, ao estarem presentes nesta tomada de posse, assim

como dirigir-me, com sinceridade e amizade, ao meu antecessor Almirante Duarte Lima e extensivamente à sua família, desejando-lhe felicidades na sua vida futura.

Senhor Almirante CEMA, Autoridade Marítima Nacional, ao tomar posse do cargo de Director-Geral da Autoridade Marítima e de Comandante-Geral da Polícia Marítima, informo V.Exa. que, no enquadramento da condição militar, prosseguirei o cumprimento das Atribuições e Competências no âmbito do quadro legal em vigor, dos objectivos e finalidades determinados na sua directiva orientadora com a correspondente liberdade de acção limitada pela subordinação à inerente superior linha de acção que a envolvente de constrangimentos e restrições aos recursos para o investimento em capacidades e para as operações correntes impõem.

No quadro da DGAM e do CGPM mantenho, até nova ordem, as directivas, ordens, normas e instruções que presentemente se encontram em vigor.

Terminado.

(Texto publicado na REVISTA DA ARMADA, "PONTO AO MEIO DIA", no nº 389, de Agosto de 2005)

## **A Autoridade Marítima**

*O conceito, o espaço geográfico e suas envolventes, e a estrutura operacional*

### **I – A AUTORIDADE MARÍTIMA E SUA ORIGEM CONCEPTUAL**

Tal como foi criada no início do séc. XIX (há notícia da existência do capitão do porto desde 1805, não obstante as origens funcionais de tal cargo remontarem ao séc. XVI), a Autoridade Marítima (AM) sempre assumiu uma ligação umbilical com as populações ribeirinhas e as actividades mercantis e comerciais que se desenvolviam nos espaços costeiros portugueses. Desde a visita e a vistoria aos navios de comércio, às amarrações fixas, serviços de lastros, fiscalização dos apetrechos de pesca, visto no rol de matrícula da equipagem, definição de lotações e inscrição marítima, proibição de sair a barra, e definição de ancoradouros, entre muitos outros actos típicos, à AM sempre foi (desde os textos de 1839) cometido um quadro de atribuições cuja missão, fulcral e primordial, era a presença da autoridade do Estado nas costas e nos portos e o apoio às populações<sup>1</sup>. A razão última era, isso mesmo se confirma pelos documentos legais iniciais, a necessidade de se instituir uma postura de autoridade que assumisse, além do controlo, funções de *árbitro*, salvaguardando-se os valores da *res publica*, e os interesses do Estado em espaços marítimos e portuários. A experiência e o conhecimento – do mar e das actividades e fainas - há muito instalados na Marinha, concederam o sustento necessário à criação de tal função.

Deve, também, referir-se, no âmbito do ordenamento jurídico português, que sempre coexistiu uma uniformização jurídico-conceptual profundíssima entre os quadros legais da AM - e suas competências técnico-administrativas - e as codificações comerciais e processuais civis. O famoso Código Comercial de 28JUN1888 (especificamente o Livro Terceiro, do Comércio Marítimo) é, disso, um claro exemplo, bastando atentar naquilo que estipulava (e, parcialmente,

ainda preceitua) em matéria de navios preparados para viagem, relatórios de mar, avarias, abandonos e remoção de destroços, entre muitas outras matérias. Este facto induziu, fundamentalmente ao longo do último século, que qualquer alteração às competências dos capitães dos portos tivesse contornos de elevada sensibilidade temática e jurídica, porquanto a desconfiguração de determinados regimes específicos da AM produziriam, necessariamente, alterações e desconexões à lei civil, processual civil e comercial e aos regimes organizativos jurisdicionais em institutos tidos como fundamentais ao comércio jurídico (despacho de largada, tempos de embarque, arrestos, apreensões, averiguação e registo processual de naufrágios e recursos, entre muitos outros).

Aliás, aquando da elaboração da Lei dos Tribunais Marítimos, já no início de 1986, se pode confirmar aquela realidade, tendo-se optado, claramente, por uma definição jurisdicional daqueles tribunais de especialidade com base na jurisdição dos Departamentos Marítimos (artigo 1º da Lei nº 35/86, de 04SET), assumindo-se a manutenção de competências de tipo pré-jurisdicional aos capitães dos portos, como é, irrecusavelmente, o instituto da *tentativa de conciliação*<sup>2</sup> (artigo 9º da referida lei) e tipificando-se, ainda, os tribunais marítimos como instâncias contenciosas competentes para tratamento das decisões dos capitães dos portos em matéria contra-ordenacional. Este quadro mantém-se, com poucas alterações, ainda hoje.

O capitão do porto sempre assumiu, pois, a adequada amplitude de competências em relação a profissões e actividades relacionadas com o âmbito marítimo, cenário que se foi avolumando, em terra, à medida que aquelas actividades exigiam logística, estaleiros, tendais, zonas de apoio e equipamentos portuários de maior complexidade e dimensão, o que determinou, por sua vez, dos quadros legais, uma complementaridade mais estreita entre o tipo de autoridade que se executava em espaços marítimos e aquela que tinha que ser imposta em espaços de terra que se constituíam como o prolongamento natural das actividades marítimas. Afinal, uma atitude que ía ao encontro dos mais antigos conceitos de domínio público marítimo (DPM) - termo que, posteriormente, encontrou terminologia jurídica muito mais específica -, porquanto, já em tempo da antiguidade romana, o DPM (margens e leitos das águas sujeitas à influência de marés) era considerado e assumido como um espaço de prolon-

gamento natural da actividade dos navios e embarcações que acostavam – e que eram varados - nas praias e demais áreas costeiras, e das formas de vida das gentes de mar (formas de embarque e desembarque, e a necessidade dos *acampamentos* feitos na proximidade dos navios).

Fundamentalmente, pode afirmar-se que a Capitania do Porto (CP) sempre (desde os primeiros textos estruturais<sup>3</sup> ao regime legal aprovado em 2002) se constituiu como uma estrutura funcional cuja missão preponderante incidia, claramente, sobre três vertentes<sup>4</sup>, todas elas horizontalmente agregadas e imprescindivelmente complementares: segurança (numa dupla função de segurança de bens e socorro a pessoas, e garantia da segurança da navegação<sup>5</sup>), serviços de repartição e conservatória e serviços de polícia. O entrosamento conceptual e jurídico das três vertentes resulta necessário e adequado ao longo de toda a história jurídica e regulamentar da AM, tendo atravessado – inalterável em conceito – formas de Estado, regimes políticos diferenciados e várias opções governamentais<sup>6</sup>. Assim como se confirma - já desde a alínea c) do artigo 9º do Decreto de 1892 - que em termos de socorro a navios ou embarcações em perigo (função que evoluiu, muito posteriormente, para os quadros de salvaguarda da vida humana no mar), a competência da CP está intrínseca e processualmente acoplada à estrutura da Marinha<sup>7</sup>, nela subsistindo estruturalmente.

Especificamente em relação aos serviços de polícia, os quais sempre estiveram no âmbito de intervenção funcional das autoridades marítimas, porque fundamentais ao seu próprio desiderato legal e fundadas no conhecimento intrínseco do meio marinho que naturalmente desenvolvem, foram cristalizando em *actos típicos de polícia de âmbito marítimo*, como a visita, a fiscalização de cais, o exercício da autoridade perante marítimos infractores e a averiguação para o despacho de largada, entre muitos outros. Isto mesmo resulta, desde os inícios, do artigo 34º, 40º, 41º, 43º<sup>8</sup> da chamada Lei Ribeira de Sabrosa<sup>9</sup> (que aprovou o *Regulamento para a Polícia dos Portos*, de 30AGO1839, por determinação de Portaria do Ministério da Marinha, de 25JAN1839), e, posteriormente, nos artigos 18º, 19º, 20º e 27º do CAP. IV do Decreto de 1892, que instituiu a organização dos serviços dos Departamentos Marítimos e das Capitánias dos Portos. O Decreto-Lei nº 265/72, de 31JUL - que aprovou o actual Regulamento Geral das Capitánias (RGC) - criou, expressamente, um

*serviço de policiamento marítimo*, devidamente estruturado, clarificando as funções afectas ao (então) Corpo da Polícia Marítima (CPM).

## II – O DPM NO ÂMBITO DOS ESPAÇOS SOB JURISDIÇÃO MARÍTIMA

Actualmente, a área de jurisdição da Autoridade Marítima Nacional, em especial das Capitánias dos Portos, abrange um espaço que se prolonga desde uma margem dominial em terra, vulgarmente conhecido como domínio público marítimo (DPM), até ao limite exterior da Zona Económica Exclusiva (200 milhas), estando em causa matérias concernentes à protecção e preservação do meio marinho e ao exercício dos direitos soberanos do Estado Português (como exemplos típicos, pescas, poluição do mar e direitos sobre os recursos do leito do mar e seu subsolo<sup>10</sup>). Situemo-nos, especificamente, no DPM.

Concretamente em termos de DPM, a necessidade de serviços de *policiamento marítimo* sempre se assumiu, assim, como imprescindível à exequibilidade funcional de uma Autoridade Marítima tal como, conceptualmente, ela sempre existiu em Portugal, tendo mesmo evoluído nesse sentido, independentemente de terem sido instituídas (sucessivamente) outras entidades que naquele espaços exercem competências em razão da matéria (administrações portuárias<sup>11</sup>, direcções regionais sob tutela do Ambiente, além das autarquias e de vários serviços de Estado de tutela dos Estrangeiros e Fronteiras e das Alfândegas, entre outros). O Decreto-Lei nº 265/72 prevê, expressamente, que além das áreas de jurisdição marítima que a lei comete às CP, estas exerçam, também, jurisdição, nas “...*águas interiores, respectivos leitos e margens até um limite interior...*” que o quadro anexo ao próprio RGC estabelece, acrescentando, igualmente, em normativo próprio (nº5 do artigo 2º), que a jurisdição das CP se exerce, “...*sempre, sobre toda a área portuária e sobre as zonas de estaleiros de construção naval, secas, tiradouros, tendais de artes de pesca e seus arraiais e outras instalações de natureza semelhante, em parte situadas dentro das suas áreas*”.<sup>12</sup>

O DPM sempre constituiu, como se viu supra, um espaço de grande especificidade em termos de prolongamento natural das actividades marítimas, entendidas estas num sentido do mar para a terra e da terra para o mar, por forma a permitir uma interligação entre ambientes (e regimes) notoriamente

diferentes, e evitar uma relação de descontinuidade, só se podendo garantir tal função quer através de pessoal com conhecimento e qualificação adequados ao meio marinho, quer com meios e equipamentos igualmente a ele adaptados. Assim, e com base numa função de *polícia* que a AM já detinha quanto a cais, docas, estaleiros, tendais das artes de pesca e seus arraiais, o legislador de 1972, aprofundando o conceito, cometeu, também, à PM, a fiscalização da conservação do DPM em tudo o que respeite a invasões, apropriações, construções, aterros e desaterros ilegais, bem como formas de ocupação abusivas (não licenciadas), passando a PM a constituir, claramente, uma polícia de especialidade naquela área, sobretudo para aplicação e fiscalização das leis e regulamentos marítimos<sup>13</sup>.

Ou seja, ao longo de décadas, acabou por se estruturar, e sedimentar, no ordenamento jurídico nacional, com o conhecimento e colaboração expressas das outras polícias, um quadro de funcionamento da Autoridade Marítima – através da PM – no domínio público marítimo, que, a um tempo, salvaguardasse o fenómeno marítimo que a ela cabia (e cabe) vigiar, fiscalizar e policiar (e todo o âmbito de regimes legais que o ordenamento contém, fundamentalmente em matéria de direito do mar, direito comercial marítimo, direito penal e contra-ordenacional) e, por outro lado, optimizasse o formato de exercício da autoridade do Estado naquela zona de grande especificidade onde todas as actividades têm um cariz predominante, senão totalmente, marítimo, assegurando um apoio e um serviço público directo através da presença do ente Capitania do Porto. É, afinal, a aplicação rigorosa do clássico modelo português de AM. Já em 1972, os normativos que o RGC – em sede do artigo 16º - veio estipular em matéria de zonas de pesca e seus arraiais, zonas de embarque e desembarque de passageiros em cais de atracação e pontões, alteração de ordem (e tranquilidade) do porto, procedimentos (medidas cautelares) perante furtos em áreas de DPM e a realização da visita, estabeleceram as bases necessárias para que a fiscalização do DPM se assumisse, definitivamente, e em termos claros, como uma das competências afectas à AM, através dos serviços de policiamento marítimo.

Em termos regimentais, importará referir que o DPM<sup>14</sup> acabou por ser uma abordagem terminológica que vulgarizou no léxico português, provavelmente porque abrangente, sendo que o domínio público hídrico (DPH)<sup>15</sup> é que

referencia a expressão que, juridicamente, abrange os quatro domínios diferenciados de espaços aquáticos, a saber: domínio marítimo (DM), domínio fluvial, domínio lacustre e locais – designados como - residuais (como canais e valas, pântanos, águas nativas, águas de poços e reservatórios, etc...). No respeitante à área de jurisdição que o RGC tipifica como constituindo a das Capitánias dos Portos (através do quadro em anexo I ao diploma), a margem das águas do mar, bem como a das águas navegáveis ou fluviáveis sujeita à jurisdição das autoridades marítimas<sup>16</sup> tem a largura de 50 metros, tal como preceitua o nº2 do artigo 3º do DL 468/71. É, precisamente, com tal base normativa conjugada, que a Autoridade Marítima, e a PM, exercem todas as suas competências em terra.

O DPH representa, e tem necessariamente que ser entendido, como um bem comum com *valor público*, que importa, obviamente, manter e preservar<sup>17</sup>, pelo valor acrescentado que representa em termos da defesa dos interesses de Estado no seu tecido dominial, com vastas especificidades jurídicas e económicas que lhe concedem características únicas em âmbito estatal e que, consequentemente, importa salvaguardar - particularmente em termos de fiscalização -, sob pena de desconsideração dos conceitos (públicos) que lhe deram origem e sustento.

### III – A POLÍCIA MARÍTIMA

A PM é, indubitavelmente, um dos instrumentos fundamentais do exercício da Autoridade Marítima, assumindo-se como uma *força de polícia especializada* nuclear ao encaixe jurídico e institucional que o legislador português tipifica em âmbito marítimo. Importa, por isso, tecer algumas considerações a tal respeito.

Criada, especificamente, em 1919, pela Lei nº 876, de 13SET<sup>18</sup>, a PM completa oitenta e seis anos de existência, o que indicia a prioridade que o Estado português concedeu às questões que do ponto de vista dos *actos de polícia*, devem ser entendidas como do foro da AM. Isto é, independentemente das bases históricas que o *policimento marítimo* já detinha há cerca de um século, como se confirmou acima, foi sentida a necessidade institucional, clara, de criar um corpo de polícia especializado nas questões da *polícia e da averiguação marítima*, tipicamente desagregadas quer das polícias de âmbito nacio-

nal não especializadas<sup>19</sup>, quer das forças de polícia específicas do âmbito judiciário, aduaneiro e fiscal e de fronteiras<sup>20</sup>.

Por razões, substantivas, de especialização dos órgãos do Estado, e com a base conceptual já conhecida, a AM pode, assim, incluir, com expressa referência jurídica, um CPM. Os seus efectivos – designados cabos-de-mar<sup>21</sup>, efectuavam o policiamento geral das áreas de jurisdição das CP, e com a publicação do Decreto nº 7 094, de 06NOV1920, as suas competências foram alargadas às áreas de fiscalização e investigação, assumindo-se, assim, numa estrutura operacional de polícia, os actos que já cabiam em âmbito da AM. Já tipificada como PM pelo Decreto-Lei nº 191/84, de 08JUN, os serviços de policiamento integram, nesse mesmo ano, o Sistema da Autoridade Marítima (SAM) então criado pelo DL 300/84, de 07SET. Com a publicação do Decreto-Lei nº 44/2002, de 02MAR, e sua configuração orgânico-funcional, o legislador cometeu à AM, desde logo através da criação de um novo ente institucional – a Autoridade Marítima Nacional (AMN) -, um quadro vasto de competências<sup>22</sup>, sistematizado, pelo seu artigo 13º, em oito blocos diferenciados. À AMN compete, legalmente, a coordenação das actividades de âmbito nacional a executar pela Marinha<sup>23</sup>, nas áreas de jurisdição estabelecidas pelos artigos 4º e 5º do Decreto-Lei nº 43/2002, com observância de orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional, o que lhe assegura (à AMN), quer em razão da matéria, quer em razão do território, o *figurino funcional de Guarda Costeira*, tal como vem sendo defendido, inclusive, em sede doutrinária.

Além das áreas clássicas supramencionadas, são cometidas aos órgãos e serviços da AMN competências no âmbito dos vários quadros contra-ordenacionais, em matéria de pescas e de protecção e conservação DPH, nas quais os órgãos locais da DGAM são jurídico-administrativamente protagonistas. Complementarmente, e no desenvolvimento funcional dos oito âmbitos legais cometidos às CP<sup>24</sup>, existem uma série de outros envolvimentos institucionais que exigem a intervenção da AMN e nos quais a actividade da PM é, natural e tipicamente, determinante, sendo de destacar os seguintes:

- O incremento das marinas de recreio nas costas nacionais, o que vem exigindo intervenção acrescida da PM uma vez que as CP tem competências originárias e participação activa – até do ponto de vista administrativo - no âmbito da legislação da náutica de recreio<sup>25</sup>;

- As necessidades quotidianas, sentidas especialmente durante os meses de actividade balnear, em reforçar os dispositivos de pessoal afectos à fiscalização e policiamento das praias<sup>26</sup> e demais zonas de banhos;
- O crescente aumento de ilícitos (ocupações, usos e construções ilegais) em áreas integrantes de DPH, o que vem exigindo rotinas de fiscalização acrescidas por parte da PM;
- O envolvimento acentuado, nos trechos navegáveis dos três maiores rios nacionais sob jurisdição das CP, designadamente em operações de fiscalização de pesca em águas interiores (onde se desenvolve, também, actividade crescente de recreio e marítimo-turística);
- O incremento dos esforços de fiscalização na área do Departamento Marítimo do Sul em resultado de uma preocupação e prioridade constantes no quadro das acções de polícia face aos ilícitos de pesca;
- O acréscimo de acções de fiscalização nos diversos rios, no âmbito da pesca ilícita do meixão, mormente em acções de cooperação<sup>27</sup> em áreas situadas fora das áreas de jurisdição das CP (por exemplo, a montante de Vila Franca de Xira e no Mondego);
- A multiplicação das necessidades operacionais em assumir os actos de fecho da barra<sup>28</sup>, *visita de entrada*, *detenção* e *despacho de largada* à saída do porto, devido ao aumento do volume de tráfego marítimo;
- A crescente exigência de um acervo de actos e procedimentos de instrução no âmbito das suas competências – de especialidade – *de autoridade de polícia criminal* especificamente em matéria de segurança da navegação (*safety*), onde existem vários ilícitos penais tipificados no ordenamento jurídico interno;
- O aumento de esforços em desenvolver acções de fiscalização perante quadros de ilícitos de poluição do mar<sup>29</sup> e perante violações a normativos específicos do foro comercial marítimo (Decreto-Lei nº 45/2000, de 2MAR e Lei nº 35/86, de 04SET);

Sucedâneo do referido no ponto anterior, e atento o desenvolvimento normativo que as questões do *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS CODE) conheceram no último ano, quer no âmbito da IMO e da União Europeia<sup>30</sup>, quer no foro interno (desde a publicação do Despacho Conjunto nº

168/2004, de 08MAR), a exigibilidade de maior intervenção da AM, e especificamente da PM, no âmbito:

i) da *security*, em relação a navios (ou actos ocorridos em instalações portuárias) que envolvem potenciais ameaças, nomeadamente no assumir de procedimentos de controlo, pedidos de informação, gestão da inteligência e *actos de polícia* subsequentes;

ii) complementarmente, de cooperação com outras forças no sentido de intervenção perante cenários de pirataria e de combate aos vários tipos de tráfico (nomeadamente no âmbito da escravatura, por via marítima, do mar para a terra e da terra para o mar);

Ainda, no âmbito da *defesa civil*, o incremento de acções de cooperação com outras forças como a PJ, o SEF e a Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC), com vista à detecção de ilícitos (imigração clandestina e fraudes marítimas) e seu adequado tratamento processual.

#### IV - SÍNTESE

Nos espaços geográficos em que detém jurisdição, a AM está, pois, sedimentada na cultura, na doutrina e nas estruturas orgânicas marítimas nacionais e, conceptualmente, a sua base doutrinária tem vindo a ser aprofundada.

Atentas as bases históricas acima referenciadas, é líquido concluir que o âmbito de actuação especializada da PM é de uma amplitude que não se coaduna, nem vagamente, com a sua dimensão estrutural. Em praticamente trinta anos, perante sucessivas e variadas reformulações de âmbito jurídico-funcional, e não obstante o vastíssimo leque de competências que é cometido à AM e à PM, o quadro de pessoal desta polícia cresceu apenas cerca de 130 elementos, desiderato que se constitui, irrefutavelmente, como indiciador da visão estratégica que o Estado tem adoptado perante os espaços marítimos sobre os quais detém soberania e jurisdição, não obstante as obrigações que sobre eles (constantemente<sup>31</sup>) assume.

Abandonar a ideia de o Estado possuir uma polícia especializada em matérias de segurança marítima e preservação do meio marinho (em espaços

marítimos e zonas de DPH), ao mesmo tempo que se sabe, e é público, que nenhuma das outras estruturas de polícia possui qualquer tipo de conhecimento, formação ou logística que permita assegurar um tal quadro de funções, significaria um enorme golpe no prestígio exterior de um Estado que tem obrigações jurisdicionais sobre a maior Zona Económica Exclusiva da UE. Opções diferentes exigiriam maiores recursos (uma vez que a estrutura da Marinha otimiza a utilização dos seus – humanos e materiais -), lapsos de tempo bastante mais alargados para construir e edificar novas capacidades, e uma base de *conhecimento* que não é possível obter sem o contacto e o saber experimental<sup>32</sup> que constrói a base conceptual de qualquer estrutura e da sua doutrina.

Ciclicamente, aparecem iniciativas no sentido de se defender uma sede departamental única para acolher todas as forças policiais, aludindo-se que tal garantiria uma uniformização de tratamento doutrinário e bem assim alguma otimização de carácter logístico e ou operacional.

Aquela tese tem sido, também, ciclicamente rebatida, com sucesso, com fundamentos nos benefícios que resultam, para a eficácia da acção policial, de existirem doutrinas funcionais próprias e enquadramento tutelar específico.

Assim ocorre com a PM, no âmbito da AMN e da tutela da Defesa Nacional, pelas razões supramencionadas.

Entende-se que uma tal estrutura policial com características intrinsecamente agregadas à Autoridade Marítima é, de facto, incomodável numa tutela departamental diversa desta, tendo sido este o conceito base de alguns dos normativos estabelecidos – entre outros - pelos Decreto-Lei nº 44/2002 e 45/2002, ambos de 02MAR. Assumir-se o contrário, constituir-se-ia como uma via que ignora a cultura marítima Portuguesa e corresponderia a desagregar a AM<sup>33</sup>, desestruturando-a juridicamente e dissecando, com tal acção (como se viu supra), grande parte do ordenamento jurídico (e processual) nacional em matéria de estrutura e funcionamento do comércio marítimo (incluindo a actividade de pescas) e áreas complementares.

Presente quanto precede, e como corolário lógico do analisado, é entendimento claro dever manter-se a permanência da Polícia Marítima na estrutura da AMN e, conseqüentemente, sob a tutela da Defesa Nacional, sendo que, pelas razões históricas aludidas e face à cultura marítima nacional, tudo converge para que tal conceito orgânico seja mantido e, mesmo, aprofundado.

## Notas

<sup>1</sup> Para se confirmar isso mesmo, bastará atentar no valiosíssimo documento que constituiu o Relatório subscrito pelo Secretário de Estado dos *Negócios da Marinha e do Ultramar* em 01DEZ1892, e dirigido à Coroa, o qual sustentou a reforma integrada no Decreto da mesma data e que aprovaria o *terceiro diploma organizativo dos Departamentos Marítimos e Capitánias dos Portos* (depois dos publicados em 1839 e em 1882).

<sup>2</sup> Norma que tem a sua origem doutrinária, e legal, claramente, no preceituado no artigo 60º do primeiro regulamento estruturado para as Capitánias, de 1939 (Lei Ribeira de Sabrosa, a que se voltará adiante), sob a qual o Capitão do Porto tinha uma expressa função de árbitro – de conciliador, lavrando *auto de acordo* - para contendas entre marítimos e outras profissões que exerciam actividade no porto.

<sup>3</sup> Publicados em 1838 e 1839, não obstante existir legislação dispersa com datas anteriores.

<sup>4</sup> Uma vez que, por motivos constitucionais, saíram do âmbito da Capitania do Porto funções de carácter jurisdicional (a presidência do tribunal de comércio marítimo) que deteve até à entrada em vigor da supramencionada Lei dos Tribunais Marítimos.

<sup>5</sup> Matéria que teve - parcialmente, tem - correlações jurídicas directas com o assinalamento marítimo (já desde o artigo 36º do diploma de 1839), e com o preceituado no Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante (CPDMM), aprovado pelo Decreto-Lei nº 33 252, de 20NOV1943 – o primeiro existia desde 1864 - , e mesmo com o Regulamento das Alfândegas, aprovado pelo Decreto 31 730 de 15DEZ1941, mencionando-se apenas estas porque constituíram dois dos grandes instrumentos de codificação de âmbito jurídico-marítimo nacional.

<sup>6</sup> Bastando recordar, quanto a diplomas estruturais e apenas a título de exemplo, que o Decreto-Lei nº 300/84, de 07SET (anterior Sistema da Autoridade Marítima), o Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima aprovado pelo Decreto-Lei nº 248/95, de 21SET, e os Decretos-Leis nºs 43/2002 e 44/2002, ambos de 02MAR, foram publicados por opções governamentais (e partidárias) bastante diversas.

<sup>7</sup> Função, então, concedida ao designado *arsenal de Marinha*.

<sup>8</sup> As funções cometidas ao capitão do porto chegavam ao ponto deste poder, perante desordem e roubo a bordo de qualquer dos navios ancorados "...prender aquele que achar em flagrante delito". Conforme estipulava o artigo 44º da referida lei.

<sup>9</sup> Barão Ribeira de Sabrosa, Ministro da Rainha.

<sup>10</sup> Que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar identifica como tendo cariz de soberania, exigindo, portanto, um quadro jurídico específico.

<sup>11</sup> Chegaram, mesmo, a existir, durante largos lapsos temporais, e sob a forma de Juntas Autónomas, figurinos jurídicos mistos que conciliavam as funções de administração domínial, gestão portuária e exercício de autoridade do Estado (pilotagem, licenciamentos e autorizações).

<sup>12</sup> Bem como, em quadro de atribuições, se refere, claramente, que às CP incumbe cumprir e fazer cumprir as disposições legais relativas aos terrenos do *domínio público marítimo*

(artigo 2º, alínea j), do RGC, e alíneas a), b) e c) do nº8 do artigo 13º do Decreto-Lei nº 44/2002, de 02MAR.

<sup>13</sup> Função que sempre se exerceu, claro resulta, sem prejuízo das competências cometidas às designadas polícias nacionais e de quadro geral (como a PSP e a GNR) e bem assim das competências próprias da PJ.

<sup>14</sup> Criado em 1864.

<sup>15</sup> Cujas base jurídica actual consta do Decreto-Lei nº 468/71, de 05NOV.

<sup>16</sup> Já pelo Decreto de 01DEZ1887, havia sido estabelecida qual a parte marítima dos portos ou rios navegáveis, e quais as atribuições policiais dos chefes de departamentos marítimos e capitánias dos portos.

<sup>17</sup> Até face ao lapso temporal que foi necessário para, em termos dominiais e de instrumento jurídico, o edificar.

<sup>18</sup> Pelo Decreto nº 6 273, de 10DEZ, o Corpo de Polícia Marítima (CPM) estendeu-se até aos portos do Douro e de Leixões.

<sup>19</sup> PSP e GNR.

<sup>20</sup> Polícia Judiciária (PJ), GNR-Brigada Fiscal (GNR-BF) e Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF).

<sup>21</sup> Em 1946 o pessoal do CPM é integrado no Quadro de Pessoal Civil da Marinha (QPCM) mantendo-se, posteriormente, integrada na Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo.

<sup>22</sup> Concretamente, das Capitánias dos Portos

<sup>23</sup> Designadamente através da DGAM e seus órgãos regionais e locais, e pela PM.

<sup>24</sup> Que são: funções típicas de autoridade marítima (1), salvamento e socorro marítimo (2), segurança da navegação (3), funções de carácter técnico-administrativo (4), registo patrimonial de embarcações (5), competências de âmbito contra-ordenacional (6), domínio público marítimo e património cultural subaquático (7), e pescas e aquicultura (8).

<sup>25</sup> Decreto-Lei nº 124/2004, de 25MAI.

<sup>26</sup> Num duplo sentido de *safety* e *security*, como supramencionado.

<sup>27</sup> Com a Direcção-Geral de Pescas e Aquicultura, autoridades judiciárias e autoridades policiais com jurisdição no local.

<sup>28</sup> O *fecho da barra* (alínea b) do nº4 do artigo 13º do DL 44/2002) é um dos actos que, pelo seu impacto económico e mercantil, assume características especiais e de crescente relevância, e traduz-se numa determinação (de autoridade) que tem implicações directas com o funcionamento do porto e condições em que o mesmo se efectua. O pé-de-piloto, por exemplo, implica uma decisão respeitante às condições meteorológicas, ao estado do mar e à prática do porto, e constitui um elemento de aferição fundamental para decisões tomadas pelo Capitão do Porto.

<sup>29</sup> Decreto-Lei nº 235/2000, de 26SET.

<sup>30</sup> Com a publicação do Regulamento nº 725/2004, de 31MAR.

<sup>31</sup> Ver a recente decisão de instalar a Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM) em Lisboa, e os desenvolvimentos que, a nível da União Europeia (UE), a matéria do combate à

poluição do mar conheceu desde os sinistros do ERIKA e do PRESTIGE, bem como o todo o enquadramento jurídico que deles teve que resultar em âmbito do ordenamento interno. Todas elas, aliás, matérias do foro policial exclusivo da PM (segurança da navegação e ilícitos de poluição do mar).

<sup>32</sup> Permanente, constante e sucessivo (incremental e em espiral).

<sup>33</sup> Uma vez que, actualmente e por definição jurídica incluída no nº3 do artigo 3º do DL 44/2002, "*...a PM integra a estrutura operacional da AMN, nos termos previstos no presente diploma*". o que determinaria, pela negativa, uma ausência quase total de operacionalidade do exercício da autoridade do Estado nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, e no DPH em razão da matéria.



(Discurso proferido no Palácio Seixas, em Cascais, no dia 29 de Maio de 2006)

*Senhores Directores-Gerais, senhores representantes de directores-gerais e senhor Director Nacional Adjunto representante do director-nacional da PJ, Senhores Presidentes de Institutos e Serviços Públicos, e Senhor General Secretário-Geral do Gabinete Coordenador de Segurança,*

*Senhores Almirantes,*

*Senhor Presidente da Câmara Municipal de Cascais, e Senhores representantes dos Presidentes das Câmaras Municipais de Sintra e de Mafra,*

*Senhor Director Nacional Adjunto da PJ,*

*Senhor Tenente-Coronel representante do Senhor Comandante da Brigada Fiscal,*

*Senhora Dra. representante da Autoridade de Saúde Internacional, e Senhor Dr. representante da Administração Portuária de Lisboa,*

*Senhores Directores do Parque Natural, Senhora Directora da Alfândega Marítima de Lisboa, e Senhor Presidente da Junta de Turismo da Costa do Estoril,*

*Senhores Comandantes Chefes de Departamentos Marítimos e Comandantes Regionais da PM, Senhor Director de Faróis e Senhor Director do Instituto de Socorros a Náufragos,*

*Senhor Presidente do Saneamento da Costa do Estoril e Senhor Administrador da Marina de Cascais,*

*Senhora Intendente representante do Comandante da PSP de Lisboa,*

*Entidades representantes de demais serviços públicos,*

*Senhores Capitães de Portos e oficiais da Autoridade Marítima,*

*Camaradas,*

*Militares, militarizados e civis das Forças Armadas e das Forças de Segurança*

*Minhas Senhoras e meus Senhores,*

O exercício da Autoridade Marítima, no século XXI, num país com a geomorfologia marítima e o oceanoposicionamento de Portugal, tem que atender, necessariamente, a três pressupostos fundamentais: a matriz cultural portuguesa, a prioritária salvaguarda do Bem Público superior que é o interesse nacional, que represento como a Segurança Nacional, e a procura constante de cooperações reforçadas entre os vários serviços públicos. Sem tais pilares, o

exercício da autoridade do Estado nos espaços sob soberania e jurisdição marítima nacional resultará desconfigurado, diluído e submetido a cópias orgânicas estranhas à realidade Portuguesa. Importa agilizar acções e procedimentos, é certo, mas a defesa da coisa pública exige-nos rigor, até porque o mundo marítimo e a restrição que constitui a natureza geográfica do espaço têm, sabemos-lo, características específicas.

O novo perfil dos riscos, dos riscos que podem produzir dano e, por isso, se tornam em ameaças, em ambiente marítimo, a desterritorialização das redes que operam por mar assim como as suas conexões com a terra, e as várias ofensas a elementos estruturais do Estado são, a dados de hoje, as grandes preocupações dos Estados costeiros, tornando algo ultrapassadas as teóricas discussões clássicas entre Defesa Nacional e Segurança Interna, como o provam, aliás, os textos do *conceito estratégico de defesa nacional* e a necessidade sentida de se recompeliarem, a dados actuais, o regime e os formatos de cooperação entre a polícia judiciária, as forças de polícia e serviços de segurança em sede do quadro da designada Segurança Interna. Também para isso a Autoridade Marítima fez seguir os seus contributos conceptuais, estando, naturalmente, disponível para a aferição dos mesmos.

Em termos marítimos, entende-se que assume particular relevância o quadro orgânico-funcional - que se encontra em fase de apreciação - em matéria de *International Ship and Port Facility Security Code*, designado como ISPS Code. Em matéria de definição de mecanismos de segurança em navios, instalações portuárias e demais espaços marítimos e portuários, de acesso e de largada do porto, é notória a necessidade dos Estados costeiros em salvaguardarem, com eficácia, uma rede institucional de cooperações e medidas que visem, na sede e enquadramentos próprios, com o objectivo de exercer a autoridade pública em termos de *security*, isto é de segurança de pessoas e bens. O Código ISPS será, necessariamente, uma matéria em que a colaboração institucional entre autoridades e entidades públicas assumirá características de maior exigência e rigor, inclusive porque, isso é notório, o Estado tem que projectar uma imagem de absoluta segurança e estabilidade evitando eventuais impactos de cariz económico e/ou comercial.

Ocorrem indícios de que existe uma base institucional positiva para que, embora com atraso, seja possível assegurar um quadro nacional em matéria de ISPS que, complementarmente ao regime do Port State Control e aos sistemas de controlo de navegação costeira, crie uma rede de intervenção pública eficaz de salvaguarda dos interesses do Estado, sem prejudicar a operação comercial privada. Nuclear nuns, e inserida noutros daqueles sistemas, a Autoridade Marítima saberá, certamente, exercer as tarefas que lhe forem cometidas, sempre na melhor procura da cooperação institucional com as demais entidades competentes.

A Autoridade Marítima, funcionalmente multidisciplinar há já dois séculos, constitui, sabemos-lo, um quadro basilar em termos de fiscalização e controlo das actividades que se exercem no domínio público marítimo e em águas sob soberania e jurisdição nacional, nela estando sediados, entre outros aspectos, mecanismos de autoridade pública que, em termos de definição de propriedade de bens e equipamentos náuticos e marítimos, imposição de requisitos de operação de inscritos marítimos, tripulações e embarcações, e aplicação de actos de Estado à entrada e à saída de portos, lhe concedem uma visão única da actividade e operação marítimo-portuária. Importa, com observância ao primado da lei, e em cooperação com as demais entidades públicas, assumir, com clareza, tal quadro funcional. É isso que se espera da figura do capitão do porto: que seja um dos actores, mas que o seja como instrumento de ponderação e figura neutral e equidistante, alheio a interesses comerciais – e que, naturalmente, visam o lucro - e absolutamente rigoroso no cumprimento e aplicação da lei. Quer seja nos mecanismos e instrumentos da lei internacional, como por exemplo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a Convenção de Viena sobre Tráfico de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas, quer seja nos quadros normativos e regulamentares de origem comunitária e/ou nacional.

Outro dos espaços funcionais onde se tem o entendimento que se impõe uma agilização das várias intervenções, e que ora se encontra em fase final de apreciação legislativa, é a defesa civil designadamente em âmbito da Protecção Civil, matéria em que, por exigências funcionais e territoriais próprias, a Autoridade Marítima, ao que se tem conhecimento, continuará a exercer a sua

competência funcional. Pela sua natureza, e pela importância dos bens a proteger, a Protecção Civil é, claramente, uma matéria a requerer atenção e esforço acrescido, assumindo a cooperação com as entidades nacionais competentes características de uma notória imprescindibilidade.

Sendo a Polícia Marítima uma força de segurança policial marítima - que é o instrumento operacional da AMN, para executar operações decisivas rápidas produzindo efeitos de forma simultânea em lugar de sequencial, no âmbito da segurança pública, da prevenção, de manutenção e reposição da ordem pública marítima, e da investigação criminal nos espaços sob jurisdição da Autoridade Marítima -, sublinha-se, pela sua importância, a função como autoridade de polícia e de polícia criminal que, com as novas exigências de cooperação policial e, ainda, atentos os anteprojectos de alteração do Código Penal cuja análise técnica decorre no quadro governamental, assumem particular relevância na sua actuação no âmbito de inquéritos e averiguações do foro processual dirigidas pela autoridade judiciária competente. Como a DGAM e o CGPM comentaram, e o próprio Almirante Autoridade Marítima Nacional já fez saber à tutela, impõe-se uma reavaliação jurídico-conceptual dos tipos penais relativos à segurança da navegação e à poluição marítima, fundamentalmente estes dois, sendo absolutamente necessário, até face a procedimentos a adoptar no âmbito de inquéritos marítimos e instruções de relatórios de mar, aferir, com rigor, qual a validade jurídica de alguns preceitos do Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante. Também nesta dimensão a Autoridade Marítima fez conduzir propostas concretas.

Encontra-se definido na Directiva Sectorial da Autoridade Marítima, já homologada e constituindo-se assim como doutrina descritiva, que deve ser "prosseguido o aprofundamento e aperfeiçoamento dos mecanismos de complementaridade entre a componente operacional do sistema de forças da Marinha e, como Autoridade Marítima Nacional (AMN) a sua componente do Sistema da Autoridade Marítima (SAM), visando atingir e prosseguir a finalidade de uma Marinha de duplo uso como instrumento de emprego do serviço público militar e do serviço público não militar, designadamente no cumprimento de missões que noutros países se encontram cometidas a Guardas Costeiras". É

uma tal racionalização funcional, sustentada numa exigível optimização económica, que se impõe, actualmente, do exercício da autoridade do Estado no mar. Não o assumir, significaria acrescentar constrangimentos e despende recursos - que não são sujeitos a juízos de valor em sede pública, são aqueles que o Estado atribui -, diluir mecanismos de poder, o qual deve ser uniforme, e significaria, ainda, procurar modelos estranhos à matriz cultural portuguesa.

Proseguindo a doutrina descritiva já enunciada e a doutrina prescritiva do Almirante CEMA/AMN, a missão que atribuo e cometo ao chefe do Departamento Marítimo do Centro e Comandante Regional da PM do Centro, Comandante Caetano Fernandes Augusta Silveira, agora em acumulação com o cargo de Capitão do Porto de Cascais e Comandante Local da PM, é: exercer a Autoridade Marítima, garantindo o *continuum* – do mar para terra e da terra para o mar - no seu espaço de jurisdição, que é vasto, e onde sobressaem as radas dos Rios Tejo e Sado e o correspondente e agregado *domínio público marítimo*, cimentando a colaboração funcional interna e, sob determinações superiores, solidificando as cooperações exteriores com as demais autoridades públicas, na estrita observância do primado da lei, e na melhor procura de soluções institucionais.

Senhor Comandante, ide, a missão é esta.

Terminado.



(Discurso proferido no Instituto de Socorros a Náufragos, no dia 31 de Outubro de 2006)

*Senhora Governadora Civil de Lisboa*

*Senhor representante do Presidente da Câmara de Oeiras*

*Senhor General Secretário-Geral do Gabinete Coordenador de Segurança*

*Senhor representante do Presidente do Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil*

*Senhor Contra-almirante 2º Comandante Naval em representação do Vice-almirante Comandante Naval*

*Senhor Contra-almirante Superintendente dos Serviços Financeiros*

*Senhor Contra-almirante Director da Comissão Cultural da Marinha*

*Senhor Contra-almirante Director do Serviço de Pessoal*

*Senhor Contra-almirante Director de Infra-estruturas*

*Senhor Contra-almirante Director de Navios*

*Senhor Contra-almirante Subdirector-geral da Autoridade Marítima e 2º*

*Comandante-Geral da Polícia Marítima*

*Senhores Comandantes Chefes dos Departamentos Marítimos e*

*Comandantes Regionais da Polícia Marítima*

*Senhor Comandante representante do Director de Faróis*

*Senhor Comandante Director da Escola da Autoridade Marítima*

*Senhor Comandante Chefe do Estado-Maior da Polícia Marítima*

*Senhor Comandante Chefe do Gabinete e Director Técnico da DGAM*

*Senhores Comandantes Capitães dos Portos e Comandantes locais da Polícia Marítima*

*Senhor Comissário Comandante da PSP de Oeiras*

*Senhor Comandante dos Bombeiros Voluntários de Paço d'Arcos*

*Oficiais, militarizados e civis da Autoridade Marítima Nacional*

*Minhas Senhoras e Meus Senhores,*

*Camaradas,*

A Autoridade Marítima, através do seu Director-Geral e Comandante-Geral da Polícia Marítima, está penhorado pela vossa presença neste acto de tomada de posse.

O Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), de secular existência, sempre teve uma identidade própria que o marca, inelutavelmente, como uma das instituições de especial carisma da Marinha. Sendo uma instituição já com um processo histórico longo, é na Marinha, e especificamente na área do Fomento Marítimo e/ou da Autoridade Marítima, que o Instituto conheceu o seu percurso mais recente, sendo hoje um serviço da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), tal como a lei, expressamente, o estabelece, nas disposições conjugadas do Decreto-lei nº 349/85, de 26AGO, com o nº4, do artigo 8º, do Decreto-Lei nº 44/2002, de 02MAR.

Foi, aliás, devido à sua particularidade institucional e funcional, que o legislador de 2002 manteve a estrutura conceptual de existência do ISN, salvaguardando algum do seu regime orgânico específico, e mantendo uma mesma leitura regimental, por exemplo, em relação à Direcção de Faróis, afastando, desta forma, com a solução adoptada, a alternativa que se chegou a desenhar aquando dos trabalhos preparatórios (2001) e que era, tão só, criar uma única direcção de serviços de salvamento e assinalamento marítimo, dependente da DGAM. A identidade do ISN subsistiu, assim, no texto da lei, preceituando-se, contudo, também, que o Instituto estaria dependente da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, órgão central de cúpula da já bi-centenária autoridade marítima portuguesa, como tal configurada, desde 2002, na estrutura da Autoridade Marítima Nacional.

Existe, contudo, uma especificação importante que deve ser sublinhada.

Identidade institucional não é nem pode ser, precisamente devido a tal dependência hierárquica, autonomia. Mesmo tendo existido uma fase histórica em que o ISN, tal como a Direcção de Faróis, conheceram uma situação jurídica de autonomia administrativa e/ou financeira, é já explícito, e expresso, que no actual quadro legal tais entidades são de tipologia reguladora, nas respectivas áreas funcionais de actividade, assumindo um perfil jurídico de direcções

técnicas nacionais, cumprindo, necessariamente, ordens e orientações da Autoridade Marítima Nacional e, concretamente, do director-geral da Autoridade Marítima. Neste contexto, sob pena de se criarem disfunções ou leituras erróneas do exercício dos inerentes cargos públicos afectos a tais instituições, e ao ISN em particular, não podem subsistir dúvidas sobre a relação hierárquica vertical actualmente instituída por lei, pelo que, em tal âmbito, exijo lealdade e disciplina, num quadro de exercício rigoroso do poder que a lei comete à Autoridade Marítima, devendo ser sublinhado que tais valores são elementos absolutamente fulcrais em quadros de actividade nos quais existe visibilidade acrescida perante a comunidade.

Quanto ao pessoal a prestar serviço no âmbito do salvamento marítimo e da assistência aos banhistas nas praias, não pode ocorrer qualquer tipo de dúvidas sobre a dependência funcional do pessoal que exerce funções nas estações salva-vidas e embarcações salva-vidas, atendendo a que a lei expressamente comete ao Capitão do Porto, como órgão local da DGAM, através do nº3 do artigo 13º do DL 44/2002, competências de coordenação, e superintendência, no salvamento e socorros marítimos, o que o responsabiliza, igualmente, pela autoridade hierarquicamente exercida em relação àquele pessoal. É tal o que resulta, também, do preceituado no Decreto-Lei nº 15/94, de 22JAN, que aprovou o regime legal do Sistema Nacional da Busca e Salvamento Marítimo, e onde é claro, é expresso, pelo artigo 14º, que o Capitão do Porto se assume como coordenador da missão no seu espaço de jurisdição marítima, mantendo tal assunção enquanto o MRCC ou o MRSC não assumirem a respectiva responsabilidade funcional.

A salvaguarda da vida humana no mar é, pois, garantida pela eficácia do sistema de salvamento marítimo que, quando adequado e em conformidade com o estabelecido por lei, é coordenado pela Autoridade Marítima, através do Capitão do Porto, e do emprego de todas as capacidades existentes e disponíveis nos diferentes órgãos departamentais do Estado através das respectivas entidades, envolvendo o pessoal e o material considerados adequados e necessários, como supramencionado, sob a coordenação do órgão local da Autoridade Marítima, como expressamente resulta das disposições conjugadas do artigo 14º do DL 15/94 e do artigo 13º, nº3, do DL 44/2002.

Por outro lado, e porque uma missão com tal premência e prioridade pública não se coaduna com a subsistência de estruturas de cariz provisório e/ou transitório, também devem ser desenvolvidos esforços no sentido de ser mantida e de ser reposta a capacidade de infra-estruturas atinentes ao salvamento marítimo, nomeadamente no que concerne às que se encontram degradadas e às foram demolidas visando a edificação de capacidades públicas e/ou privadas e que, por motivos de ordem diversa, ainda não se reinstalou, reedificando, essa mesma capacidade, quer na geografia de natureza continental, quer na geografia arquipelágica do espaço nacional.

Assim, quando dependentes do Capitão do Porto como órgão local da DGAM, é este que, face ao estatuído nos artigos 8º, 12º e 13º deste diploma (DL 44/2002), assume a competência hierárquica de chefia e/ou direcção, nele estando sediado, conseqüentemente, o respectivo poder disciplinar sobre todos os funcionários que integram o Quadro de Pessoal Civil do ISN (QPISN), e se encontram a prestar serviço no seu espaço de jurisdição marítima. Pela própria característica do exercício do cargo, tal competência é exercida, também, sobre todos os militares, militarizados e civis que exercem funções, noutras actividades da Autoridade Marítima - sob o seu comando/chefia operacional - no seu espaço de jurisdição marítima.

Tal exigência legal não pode ter leitura diversa da que supramencionei, sob pena de se desregrar o formato de exercício de uma actividade de prioritária e fundamental importância para o Estado Português, como é o salvamento marítimo, criando-lhe factores de descontextualização ou outros de origem diversa, o que poderá ter consequências nefastas e de gravidade acentuada num âmbito institucional com tal sensibilidade pública, atentas as missões em causa (serviço público não militar, conduzido por serviço público militar), podendo contribuir para a mitigação do poder e, portanto, para a fragilização da autoridade. Por isso mesmo, não devem ser admitidas falhas funcionais ou inobservâncias de regime, as quais deverão conhecer tratamento adequado imediato, na sede própria, num quadro de exercício da autoridade apenas suportado em valores de índole pública, credibilidade institucional, boa fé, imparcialidade, isenção, equidistância e rigor. É tal o que é exigido pelos Portugueses, é tal o que exijo de todos.

A instituição ISN assume, também, como característica orgânica específica, o facto de ser um órgão gestor de pessoal, especificamente de um quadro de pessoal que lhe é privativo, enquadrado em diplomas legais exclusivos em tal matéria. É um dos elementos que fazem do Instituto uma entidade com uma característica orgânica específica a nível funcional, o que cria responsabilidade institucional acrescida. Desde logo porque exige respeito pelas regras de gestão de carreiras, e porque impõe procedimentos juridicamente rigorosos, e portanto transparentes e associados ao comportamento, ao mérito e ao desempenho individual, em termos de acessos a categorias, promoções e movimentos de pessoal, que têm que ser decididos de forma inequivocamente eficiente e transparente; mas, sobretudo, porque determina à entidade gestora que proceda de forma eficaz, contudo distanciada de quaisquer tipos de interesses - designadamente pessoais -, ou circunstâncias - designadamente de oportunidade -, que não o rigor público e o modelo de funcionamento dos organismos da Administração. Em qualquer dos casos, e não obstante tal especificidade funcional do Instituto, considero elementar dever público como director-geral estar informado, através do ISN, sobre as linhas definidoras de gestão do pessoal do QPISN, sobre as quais terei os entendimentos e os poderes que, no aplicável, a lei-quadro do estatuto do pessoal dirigente me confere (Lei nº 2/2004, de 15JAN), bem como estar informado, através das Capitánias dos Portos, sobre quaisquer actos, procedimentos ou ocorrências que possam interferir com o exercício das competências afectas ao pessoal a prestar serviço nas estações salva-vidas e embarcações salva-vidas.

Deve ficar claro que o pessoal que acima referi, quando em missão, se deverá apresentar na Capitania do Porto competente no espaço de jurisdição marítima em que a mesma se realize, assim se configurando a relação adequada que existe, designadamente no que se refere a especificações sobre aspectos operacionais, a considerar nos diversos espaços de jurisdição da Autoridade Marítima. Actualmente, e em observância ao regime legal em vigor (alínea n) do nº4 do artigo 13º do DL 44/2002, de 02MAR), existe um conjunto de actividades cuja validação/autorização pública se faz através de decisão/licenciamento do órgão local da DGAM. Os eventos de natureza desportiva ou cultural, de entre alguns outros, são bem a expressão de tal realidade,

que encontrou no Capitão do Porto a autoridade com perfil adequado para, a nível local e perante a comunidade, avaliar dos contornos de tais realizações, definindo as respectivas condições de realização e demais requisitos tidos como adequados, garantindo-se, designadamente, o necessário quadro de segurança marítima onde se enquadra o salvamento marítimo.

Alterações e assunção de procedimentos diversos deste, por exemplo no que se refere ao empenhamento de capacidades da Marinha e da Autoridade Marítima, terão que ser analisados caso a caso, e o processo que habilita a decisão prosseguir até à decisão na sede própria, através, e sempre, da correspondente cadeia hierárquica.

Igualmente deve ser entendido como fundamental o vector da formação.

O emprego de meios e capacidades deve ser assumido, exclusivamente, em função das necessidades do Serviço Público, desprovido de intenções e constrangimentos de cariz corporativo não justificáveis e sem lugar numa actuação institucional que visa a defesa do interesse público de molde a garantir, de forma integrada e holística, a salvaguarda da vida humana no mar. É necessário induzir, de forma constante, um quadro de credibilidade, rigor e profissionalismo em todas as acções de formação ministradas no âmbito da Autoridade Marítima, e especificamente da Escola da Autoridade Marítima/Núcleo de Formação de Socorros a Náufragos, projectando-se, de modo determinado, sereno e firme.

Senhor Comandante, fiscalize e controle tais aspectos, porque eficácia pressupõe qualidade do serviço prestado, e esta implica doutrina, formação adequada e específica, e atitude pessoal profissional.

Concretamente, importa avaliar determinados parâmetros de formação ora existentes, analisando da sua correcção e eficácia, validando a sua substância e aplicabilidade teórico-prática, alterando-os se necessário, no sentido que permitam, também, garantir as certificações necessárias e exigidas por lei através dos processos adequados nela previstos e regulados.

Entendo que a exigibilidade de uma correcta atitude profissional deve constituir, sem contornos, um objectivo essencial para todos os que servem a

Autoridade Marítima. Como já determinei, e fiz divulgar a 28FEV e 12AGO de 2005, como doutrina, considero que *"...a conduta tem que ser baseada no profissionalismo e competências, capacidade de avaliação e de antecipação para combater o conflito e vencer, dedicação pelo serviço e sentido das responsabilidades, espírito de missão para cumprir e fazer cumprir a lei, integridade, isenção e equidistância em termos de ética e moral, respeito pelos direitos e liberdades dos cidadãos, boa apresentação e aprumo, educação, cortesia e determinação"*. Também no salvamento marítimo, socorros a náufragos e assistência a banhistas nas praias tais parâmetros são determinantes e exigíveis.

Importa garantir e manter o relacionamento adequado com órgãos públicos e privados que prestam apoio de cariz benemérito e humanitário à Marinha e à Autoridade Marítima através do seu órgão, o ISN, e que permite criar sempre melhores condições e satisfazer os requisitos do salvamento marítimo e manter a esperança naqueles que por algum motivo necessitam de ser salvos no mar e que é a razão de ser e o significado no estandarte do ISN pela designação SPES. Vivemos para que outros vivam.

Por outro lado, importará sublinhar que a nova Lei de Bases da Protecção Civil, publicada a 03JUL2006, e bem assim o diploma regulamentador do Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro (SIOPS), de 25JUL2006, preceituam, expressamente, que a Autoridade Marítima é *agente de protecção civil*, ressaltando o quadro de competências próprias da Autoridade Marítima estipuladas, em razão da matéria e do território, no DL 15/94 e no DL 44/002, não obstante o actual figurino legal ser algo diverso do que anteriormente estipulava o artigo 17º da Lei de Bases, em que estava criado um espaço específico de jurisdição e responsabilidade da Autoridade Marítima. Assim, no actual modelo legal, e continuando a Autoridade Marítima a manter a especificidade técnica da sua actuação – exigível, por exemplo, em acontecimentos de mar e sinistros marítimos, cenários de combate à poluição marítima e situações de salvamento - a cooperação institucional designadamente com os outros Departamentos de Estado com competências atribuídas no quadro do Sistema Integrado de Operações de Protecção e Socorro, assume, notoriamente, uma característica de nuclear importância.

A Autoridade Marítima serve o País há dois séculos, com empenho, cultura de mar, saber e prestígio.

São públicas e notórias as potencialidades do sistema português no respeitante ao exercício da autoridade pública do Estado no DPM e nos amplos espaços marítimos soberanos e jurisdicionais portugueses. O figurino que privilegia, no mesmo enquadramento orgânico-legal, um âmbito vasto de competências de serviço público não militar e a capacidade operacional dos meios navais da Marinha, é a essência do conceito da Marinha de duplo uso, cultural e institucionalmente bi-secular, e é, obviamente, o fundamento para o ente jurídico criado em MAR2002, como Autoridade Marítima Nacional (AMN). Tal base conceptual é, também, expressamente, doutrina prescritiva do Almirante CEMA e Autoridade Marítima Nacional, devendo assim ser assumida.

Este uniforme enquadramento funcional de ambas as valências da Marinha exige racionalização de estruturas e optimização de recursos, que aliás pressupõe, mas igualmente responsabilidade num espírito de bem servir a Coisa Pública que os servidores do Estado têm a obrigação institucional de defender de forma abnegada, leal, disciplinada, zelosa e dedicada. É exactamente isto que está contido na doutrina prescritiva do Almirante CEMA de 28SET2006, que passo a citar "...*Prestamos, diariamente, serviços relevantes ao País, pautando a nossa actuação pelos mais altos valores morais e éticos, e pelo escrupuloso cumprimento da lei...*"; citei.

A responsabilidade nacional decorrente da assunção jurídica, pelo Estado Português, dos enquadramentos convencionais internacionais resultantes quer da *International Convention for the Safety of Life at Sea*, conhecida como SOLAS, de 1974, quer da *International Convention on Search and Rescue*, (Convenção SAR) de 1979, impõe, com acrescida preocupação e importância, a um país com o oceanoposicionamento e a dimensão jurisdicional geo-marítima de Portugal, fortíssimas responsabilidades institucionais que o Estado, perante as sociedades internacionais, tem, necessariamente, que assumir e honrar.

O próprio enquadramento institucional específico de unidades como as estações salva-vidas e os faróis, pelo facto de se inserirem na rede orgânica da Autoridade Marítima, indicia que estas se têm que constituir como elementos

contributivos para a *Segurança Nacional*, quer pelo facto de serem locais privilegiados de observação e acompanhamento de determinadas situações que ocorrem mais junto à linha de costa, quer ainda porque a sua actividade é, de alguma forma, complementar à restante actividade de fiscalização, vigilância e de polícia cometida a outros órgãos e serviços da AMN, sendo, portanto, importantes no processo (circuito e fluxo) de recolha de informação sobre actividades que decorrem naqueles espaços dominiais e marítimos. A utilização das estruturas de tais unidades tem, assim, que observar critérios de legalidade e rigor.

É em tal espírito dedicado de bem servir a causa pública que a Autoridade Marítima tem sentido e realiza a sua função mais digna: o serviço da Comunidade. É esta a filosofia que a fez nascer, é tal o quadro em que deve operar. Com isenção, equidistância, dedicação e firmeza, e sem quaisquer problemas de conviver com a decisão. Uma missão com as características do salvamento marítimo exige tal atitude, e impõe a assunção de tais valores no serviço público militar e no serviço público não militar que é executado pela Marinha através dos seus meios e servidores. A Comunidade que apoiamos, e à qual prestamos os nossos serviços, espera isso. Respeitemo-la, assumindo a missão que nos está cometida com o único objectivo de a servir.

Exorto-o, pois, Senhor Comandante, a manter um espírito de constante abertura e cooperação institucional com os Governos Cívicos, Autarquias, autoridades competentes em matéria de Protecção Civil, e ainda as com as administrações portuárias quando aplicável, cooperação que deverá ser encarada, no quadro orgânico da Autoridade Marítima, sob a coordenação operacional dos Capitães dos Portos aos quais, no respectivo espaço de jurisdição, está cometida a superintendência da actividade do salvamento e socorro marítimo e, de forma mais lata, nos termos que acima referi, da *salvaguarda da vida humana no mar*.

Senhor Comandante Aniceto Garcia Esteves

Conheço o seu carácter e sei bem da valência da sua experiência profissional também no serviço que prestou na Autoridade Marítima.

É esta a missão que lhe está cometida. Cumpra em conformidade.

Terminado.



## TEMAS E REFLEXÕES

### Volumes Publicados

1. *A Marinha, A Instituição e os Homens*, (Reimpressão)  
V.Alm. António Emílio Sacchetti
2. *A Marinha, Instituição em Transformações*, (Reimpressão)  
V.Alm. António Emílio Sacchetti
3. *Reestruturação das Forças Armadas*, (Reimpressão)  
V.Alm. António Emílio Sacchetti
4. *Forças Armadas, A Instituição e as Associações*,  
V.Alm. António Emílio Sacchetti

