

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL

2006/2007



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

DOCUMENTO DE TRABALHO

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

**CONCEITO DE AUTORIDADE MARÍTIMA PARA
PORTUGAL**

CMG M CUNHA LOPES



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**CONCEITO DE AUTORIDADE MARÍTIMA PARA
PORTUGAL**

CMG M Cunha Lopes

Trabalho de Investigação Individual – CPOG 2006/2007

Lisboa – 2007

ÍNDICE

| | Página |
|--|-----------|
| Índice..... | ii |
| Resumo..... | iv |
| Abstract e Palavras – Chave | v |
| Lista de Abreviaturas e Acrónimos..... | vi |
| 1. Introdução..... | 1 |
| 2. Mecanismos internacionais de segurança marítima..... | 4 |
| a. Segurança no contexto marítimo..... | 4 |
| b. Factores de risco para a segurança marítima..... | 5 |
| (1) A carga..... | 6 |
| (2) O navio..... | 7 |
| (3) As tripulações..... | 7 |
| (4) Actividades de captação de fundos..... | 8 |
| c. Instrumentos jurídicos internacionais de resposta..... | 8 |
| (1) A nível das Nações Unidas..... | 9 |
| (2) A nível da União Europeia..... | 11 |
| d. Implementação dos dispositivos internacionais e comunitários..... | 12 |
| (1) Estado de bandeira – (<i>Flag State</i>)..... | 12 |
| (2) Estado do porto – (<i>Port State</i>)..... | 13 |
| (3) Estado costeiro – (<i>Coastal State</i>)..... | 14 |
| e. Síntese conclusiva..... | 15 |
| 3. Operacionalização da segurança marítima em Portugal..... | 16 |
| a. Caracterização do espaço marítimo português..... | 16 |
| b. Actividades ilícitas. Factores de vulnerabilidade..... | 17 |
| c. Sistema de Autoridade Marítima..... | 19 |
| d. Análise do sistema de coordenação..... | 20 |
| e. As principais entidades responsáveis pela segurança marítima..... | 23 |
| (1) Autoridade Marítima Nacional..... | 23 |
| (2) Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos..... | 23 |
| (3) Administrações/ Autoridades Portuárias..... | 24 |
| f. Casos conflituais de competências..... | 24 |
| (1) Segurança da Navegação..... | 24 |

| | |
|--|-----------|
| (2) Despacho de largada..... | 25 |
| (3) Controlo da navegação..... | 26 |
| g. A conflitualidade no âmbito da protecção | 27 |
| h. Síntese conclusiva..... | 29 |
| 4. O papel da Marinha na protecção marítima..... | 30 |
| a. As Marinhas e a protecção marítima..... | 30 |
| b. Alguns modelos comparativos..... | 31 |
| (1) Estados Unidos da América..... | 32 |
| (2) Reino Unido..... | 32 |
| (3) França..... | 33 |
| (4) Outros Países..... | 34 |
| c. A protecção e a Marinha portuguesa. Questão da legitimidade..... | 34 |
| d. A cooperação interdepartamental..... | 35 |
| e. A questão da guarda costeira..... | 36 |
| f. Plano de protecção marítima..... | 38 |
| g. Síntese conclusiva..... | 40 |
| 5. Conclusões..... | 41 |
| Bibliografia..... | 44 |
| Apêndice 1 – Glossário de Conceitos..... | 1-1 |
| Apêndice 2 - Principais Acidentes Marítimos..... | 2-1 |
| Apêndice 3 – Plano de Protecção Marítima..... | 3-1 |
| Apêndice 4 – Lista das Directivas Adoptadas pela União Europeia..... | 4-1 |
| Apêndice 5 – Lista dos Convénios e Protocolos Adoptados pela OMI..... | 5-1 |
| Apêndice 6 – Terrorismo – Factores de Risco para o Tráfego Marítimo..... | 6-1 |
| Anexos – Acervo de Legislação Relevante.... | |
| Anexo A – Decreto-Lei nº 43/2002, de 2 de Março..... | A-1 |
| Anexo B – Decreto-Lei nº 44/2002, de 2 de Março..... | B-2 |
| Anexo C - Decreto-Lei nº 45/2002, de 2 de Março..... | C-1 |
| Anexo D - Decreto-Lei nº 46/2002, de 2 de Março..... | D-1 |

RESUMO

Na actualidade, a exigência de segurança nos espaços marítimos, ligada fundamentalmente ao princípio da preservação e protecção do meio marinho, apresenta-se como uma das grandes prioridades da comunidade internacional, tendo mesmo, nas águas jurisdicionais, vindo a sobrepor-se ao princípio imemorial da liberdade dos mares.

Paralelamente, os acontecimentos terroristas de 11 de Setembro de 2001 precipitaram a necessidade de maior protecção desses espaços, incluindo portos e instalações portuárias. O reforço da prevenção e combate às actividades ilícitas obriga os Estados costeiros a assumirem vontade política e institucional para criar mecanismos de segurança e protecção, que passam por um maior protagonismo da vigilância marítima costeira.

No caso Português, o Estado exerce jurisdição sobre uma extensa área marítima, fronteira exterior da União Europeia e um dos pontos focais de tráfego mundial. Tal situação torna imperiosa a existência de uma organização coerente e eficaz que faça face aos desafios de segurança e protecção que se colocam ao transporte marítimo, até porque o tipo de ameaças, sobretudo as novas de rosto difuso, poderão encontrar, nos espaços vazios da lei ou nas indefinições dos regimes orgânicos, campo privilegiado de actuação. Este é o móbil da investigação, procurando-se avaliar, através da análise documental e bibliográfica, as vulnerabilidades existentes no Sistema de Autoridade Marítima, responsável pela resposta no plano da segurança e protecção marítima.

Os resultados alcançados denotam a existência de um longo caminho a percorrer, visto que as fragilidades detectadas no campo da cooperação e coerência interdepartamental, reflectidas numa conflitualidade de competências, tornam o sistema vulnerável.

A solução encontrada passa por instituir um plano de protecção dos espaços jurisdicionais que estabeleça uma ponte lógica entre o conceito de segurança (safety) e protecção (security). Isto exige a gestão integrada do exercício da autoridade no mar, com enfoque na vigilância marítima, a qual deve emanar da Autoridade Marítima Nacional. O carácter de transversalidade, interdisciplinaridade e intersectorialidade do sistema deve potenciar essa gestão integrada por via da cooperação e troca de informação.

ABSTRACT

Presently security requests within maritime spaces, mainly related with the principle of preservation and protection of the maritime environment, are one of the main priorities of the international community.

At the same time, the terrorist events of 11th September 2001 rendered the protection of such maritime spaces, including ports and port facilities more urgent.

The reinforcement of the prevention and fight against illegal activities obliges the coastal States to assume the political and institutional will to create mechanisms related to security and safety, which assume a greater importance in the maritime coastal vigilance.

In the Portuguese case, the State has jurisdiction over an extensive maritime area, which is an external boarder of the European Union and one of the focal points of the world maritime traffic. Such situation renders imperative the existence of a coherent and efficient organizational framework, capable of facing security and safety challenges related to maritime transport.

This organizational framework must take into consideration different types of threats, in particular the new and diffuse threats that may profit of the existence of legislative gaps and lack of definition within the organizational and legislative framework of entities with responsibilities in such areas. This is the purpose of the present research, in which, throughout an extensive bibliographical and documental analysis, we have tried to identify the main weaknesses and vulnerabilities of the Maritime Authority System, responsible for maritime safety and security issues.

The results evidence the existence of a long path to walk, taking into account the weaknesses detected in the field of inter-department cooperation and coherence, reflected in competencies conflicts, that render the system vulnerable.

The solution found relates to the institution of a protection plan of the jurisdictional spaces that establishes a logical link between the concepts of safety and security. This requires the integrated management of the exercise of authority at the sea, with special emphasis on the costal vigilance competencies that must be within the National Maritime Authority. This system being inter-sectorial and interdisciplinary must lead to an integrated management throughout cooperation and exchange of information.

PALAVRAS – CHAVE

Segurança, Protecção, Autoridade, Riscos, Marítima, Plano, Ameaça, Terrorismo.

LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

| | |
|----------------|---|
| ACTM | Autoridade de Controlo de Tráfego Marítimo |
| ACPTMP | Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo |
| ADM | Armas de Destruição Maciça |
| AESM | Agência Europeia de Segurança Marítima |
| AIS | <i>Automatic Information System</i> |
| AMN | Autoridade Marítima Nacional |
| AP | Autoridade Portuária |
| BIC | <i>Bureau International des Containers</i> |
| CCN | Conselho Coordenador Nacional |
| CE | Comissão Europeia |
| CEMA | Chefe do Estado-Maior da Armada |
| CIAM | Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar |
| CNUDM | Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar |
| COLREG | Regulamento Internacional para Prevenir as Colisões no Mar |
| CPR | <i>Counter Pollution and Response Branch</i> |
| C4ISR | <i>Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance</i> |
| DCITE | Direcção Geral de Investigação do Tráfico de Estupefacientes |
| DGAM | Direcção Geral da Autoridade Marítima |
| EMAM | Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar |
| EST | Esquemas de Separação de Tráfego |
| EU | <i>European Union</i> |
| EUA | Estados Unidos da América |
| FAL Convention | Convenção Internacional de Facilitação |
| GMDSS | <i>Global Maritime Distress and Safety System</i> |
| GCS | Gabinete Coordenador de Segurança |
| GNR-BF | Guarda Nacional Republicana - Brigada Fiscal |
| IPTM | Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos |
| ISM Code | <i>International Safety Management Code</i> |
| ISPS Code | <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> |
| IMO | <i>International Maritime Organization</i> |
| LSI | Lei de Segurança Interna |
| LTTE | <i>Liberation Tigers of Tamil Eelam</i> |

| | |
|--------|---|
| LVI | Lancha de Vigilância e Intersecção |
| MARPOL | <i>International Convention for the Prevention of Pollution From Ships</i> |
| MCA | <i>Maritime and Coast Guard Agency</i> |
| MDN | Ministério da Defesa Nacional |
| MOPT | Ministério das Obras Públicas e dos Transportes |
| MOU | <i>Memorandum of Understanding</i> |
| OCDE | Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico |
| OMI | Organização Marítima Internacional |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| OIT | Organização Internacional do Trabalho |
| OPRC | <i>Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation Convention</i> |
| PJ | Polícia Judiciária |
| PM | Polícia Marítima |
| PPM | Plano de Protecção Marítima |
| PSC | <i>Port State Control</i> |
| PSP | Polícia e Segurança Pública |
| RCM | Resolução do Conselho de Ministros |
| RMP | <i>Recognized Maritime Picture</i> |
| SAM | Sistema de Autoridade Marítima |
| SAR | <i>Search and Rescue</i> |
| SEF | Serviço de Estrangeiros e Fronteiras |
| SIEDM | Serviço de Informações Estratégicas de Defesa e Militares |
| SIS | Serviço de Informações de Segurança |
| SIVICC | Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo |
| SOLAS | <i>Safety of Life at Sea Convention</i> |
| STCW | <i>Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers</i> |
| SUA | Convenção sobre a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação |
| UCAT | Unidade de Coordenação Anti-Terrorista |
| UE | União Europeia |
| USCG | <i>US Coast Guard</i> |
| VDR | <i>Voyage Data Recorders</i> |
| VTs | <i>Vessel Traffic System</i> |
| ZEE | Zona Económica Exclusiva |

1. Introdução

Nas últimas décadas, as questões ambientais relacionadas com a preservação e protecção do meio marinho ganharam dimensão e relevância na opinião pública internacional e comunitária, muito reactiva aos desastres ecológicos provocados por acidentes marítimos, como os casos Exxon Valdez (1989), Aragon (1989), Erika (1999) e Prestige (2002)¹, o que reforça o papel dos Estados costeiros, como Portugal, na cena internacional.

Na realidade, a exigência de maior segurança nos espaços marítimos tende a aumentar à medida que crescem os interesses económicos ligados à exploração desses espaços. Este princípio aplicado à indústria dos transportes marítimos traz à discussão o dilema entre a necessidade de maior grau de segurança e a liberdade dos mares.

Contudo, este dilema não impediu o livre fluxo de comércio marítimo por uma larga e heterogénea frota de navios mercantes que muito tem contribuído para o avanço significativo da prosperidade mundial, a que temos vindo a assistir desde a segunda metade do século XX. A redução das barreiras e tarifas alfandegárias bem como o livre acesso às cargas em mercado aberto e concorrencial, facilitaram o desenvolvimento de uma verdadeira economia globalizada.

Ora, este paradigma mudou num só dia.

Os atentados terroristas de 11 de Setembro 2001, nos Estados Unidos da América (EUA), fizeram com que os governos rapidamente intensificassem a vigilância sobre este sector de transportes, caracterizado por uma força de trabalho internacional muito diversa, que transporta uma vasta gama de mercadorias, cuja proveniência, espécie e proprietário são muitas vezes difíceis de identificar. Este sistema permite a intromissão de “armadores” sem escrúpulos que facilmente escondem as suas verdadeiras identidades, usando uma complexa rede internacional de práticas de registo e recrutamento de tripulações pouco transparentes, por vezes no limite da legalidade, configurando actos criminosos.

As vulnerabilidades do sistema já tinham sido evidenciadas anteriormente, quer no que respeita ao uso deste transporte para actividades ilícitas, como o crime organizado, quer quanto à possibilidade de ser usado como alvo de ataques terroristas, como demonstram os casos “*Achille Lauro*” (1985), “*USS Cole*” (2000) e “*Limburg*” (2002)². Tais factos enfatizam a necessidade do reforço de medidas de protecção, sem contudo estrangular o sistema com medidas draconianas de segurança que impeçam a livre

¹ Vide “Principais Acidentes Marítimos”, apêndice 2

² Idem

circulação do comércio e a eficiência do transporte.

Neste quadro, a carga, o navio, as tripulações e as actividades de captação de fundos constituem os principais factores de risco relacionados com o “*Shipping*”³, que, quando explorados de forma intencional, representam uma grande vulnerabilidade do sector marítimo-portuário face às designadas *novas ameaças*, vulgarmente identificadas com o terrorismo, o tráfico ilegal de armas e de pessoas, o narcotráfico, a pirataria e a proliferação de armas de destruição maciça (ADM).

A nível nacional, compete ao Sistema de Autoridade Marítima (SAM) garantir a segurança das pessoas e bens e preservar e proteger o meio marinho nos espaços marítimos sob soberania e/ou jurisdição nacional. O carácter transversal deste modelo organizacional, que integra entidades civis, militares, órgãos técnicos e autoridades policiais, com diferentes tutelas, se não tiver uma coordenação efectiva, que garanta a articulação e interacção dos vários actores, abre espaço para a fragmentação, dispersão e sobreposição de responsabilidades, gerando situações de potencial conflitualidade de interesses e inacção na tomada de decisão.

A actual configuração do SAM remonta a Março de 2002 e surge na sequência da aprovação do programa de reestruturação do sector marítimo-portuário, desenvolvido no Livro Branco “Política Marítimo – Portuária Rumo ao Século XXI”, em que um dos pilares para a concretização da reforma foi a concepção de uma nova arquitectura institucional, considerada condição necessária para a implementação das alterações que se pretendiam imprimir no sistema, tendo em conta os objectivos traçados de eficiência económica, competitividade e dimensão estratégica.

Numa análise objectiva somos levados a inferir que a reforma do sistema da segurança marítima, realizada no contexto supracitado, dificilmente pode reflectir o novo ambiente externo que emergiu após os atentados de 11 de Setembro de 2001. Esta percepção e a importância que o sector marítimo-portuário representa para o comércio nacional e mundial convidam a reflectir e investigar da capacidade de resposta do SAM para enfrentar os riscos e ameaças que se colocam ao sector. Assim, o trabalho de investigação tem o seu enfoque nos portos, instalações portuárias (interface navio/porto) e transporte marítimo, nas vertentes segurança (*safety*) e protecção (*security*), atento o impacto correlativo com a poluição marinha. Outras áreas igualmente importantes, tais como, a fiscalização da pesca, o serviço de busca e salvamento (SAR)⁴, a protecção civil

³ Este termo significa o processo básico de transportar bens e carga por via marítima.

⁴ “SAR”- do inglês - “*Search and Rescue*”.

ou a investigação científica, extravasam, contudo, o âmbito deste trabalho.

Esta abordagem às questões de segurança marítima nos parâmetros acima referidos, bem como a prevenção e protecção do meio ambiente marinho, no quadro mais amplo do exercício das responsabilidades que cabem aos Estados contratantes da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM)⁵ e das Convenções pertinentes da Organização Marítima Internacional (OMI), pelo impacto que geram ao nível das instituições, merecem, em nosso entendimento, um melhor conhecimento da opinião pública em geral, da Defesa Nacional, das Forças Armadas, das Forças de Segurança e mesmo das instituições públicas e privadas relacionadas com os assuntos do mar. Neste contexto, o presente estudo reveste-se de particular actualidade e relevância.

Assim, pretende-se como objectivo da investigação, e depois de enquadrar o tema proposto, avaliar os desenvolvimentos na arquitectura da segurança/protecção marítima a nível internacional e a sua transposição para o espaço europeu e nacional, analisar as vulnerabilidades e potencialidades do sistema nacional implantado e, daí, deduzir o modelo de Autoridade Marítima que responda com eficácia aos desafios de segurança e protecção que se colocam ao sector dos transportes marítimos, nos espaços sob soberania e jurisdição nacional.

Para fundamentação do estudo, foi efectuada uma pesquisa bibliográfica e documental. Por outro lado, com o objectivo de facilitar a sua compreensão, compilou-se um “Glossário de Conceitos” em “Apêndice 1” que será utilizado como referência. Na metodologia da investigação seguiu-se o método científico, recorrendo-se essencialmente ao método hipotético-dedutivo e ao conhecimento empírico, baseando-se aquele na análise documental e bibliográfica, complementada com entrevistas a entidades com conhecimentos reconhecidos nesta área específica.

Porque os constantes desenvolvimentos dos mecanismos de segurança/protecção marítima e a evolução do ambiente internacional têm impacto no modelo a adoptar para Portugal, procurou-se dar objectividade ao estudo, tendo-se definido a seguinte **questão central**:

“Qual o modelo de Autoridade Marítima capaz de fazer face, com rapidez e eficácia, aos novos desafios de segurança e protecção que se colocam ao sector dos transportes marítimos?”

Para o tratamento desta questão central, equacionaram-se as seguintes hipóteses:

⁵ Também conhecida por Convenção de “Montego Bay” por ter sido adoptada numa Conferência Internacional realizada nesta cidade em 1982

(1) Face à especificidade da prevalência dos acervos de direito internacional e comunitário nas questões marítimas e aos factores de risco que impendem sob o tráfego marítimo, os portos e as instalações portuárias, os Estados costeiros dispõem, do ponto de vista normativo, de um quadro regulamentar internacional substancialmente consistente, que lhes permite garantir a segurança e protecção do sector marítimo-portuário.

(2) O carácter transversal do exercício da autoridade marítima, em Portugal, exige uma coordenação efectiva entre as várias entidades envolvidas, para que o Estado cumpra com eficácia, nos espaços de soberania e jurisdição nacional, os compromissos a que internacionalmente se encontra vinculado em matéria de segurança e protecção marítimas.

Com base nas hipóteses e na questão central, equacionaram-se as seguintes questões derivadas:

Os normativos adoptados pelas Instituições marítimas internacionais são consistentes e suficientes para permitir uma segurança e protecção eficazes do sector marítimo-portuário?

A regulamentação e aplicação, a nível nacional, dos mecanismos de segurança marítima internacionalmente adoptados, é feita de forma coerente, uniforme e eficaz?

Em que medida as actividades da Marinha, no quadro do SAM, são determinantes para a segurança e protecção do transporte marítimo, nos espaços sob soberania e jurisdição nacional?

A organização e conteúdo do trabalho foram estruturados, com base numa introdução, em três capítulos e nas conclusões.

2. Mecanismos internacionais de segurança marítima

Os Estados costeiros têm um papel de crucial importância a desempenhar na implementação de medidas que protejam os seus interesses nos respectivos espaços de jurisdição e, ao mesmo tempo, minimizem os efeitos nocivos da presença humana no ecossistema marinho.

Contudo, importa relevar que os poderes públicos que o Estado exerce em espaços marítimos sob sua jurisdição, são aqueles que estão consagrados nas normas e princípios do direito internacional e legitimados pelo seu ordenamento jurídico interno, aos quais os Estados de direito se encontram vinculados.

a. Segurança no contexto marítimo

Os riscos e ameaças que pendem sobre as zonas costeiras, o ambiente marinho e a sua biodiversidade, de que se destacam, os acidentes e incidentes marítimos, a poluição marinha, as actividades ilícitas, entre as quais a imigração ilegal, o tráfico de armas e de

peças, o narcotráfico, a pirataria e o terrorismo, são significativos e têm repercussões à escala planetária.

Esta diversidade de riscos e ameaças, de natureza e origem diferenciada, induz dois parâmetros de segurança marítima, para os quais são necessárias respostas também distintas, mas complementares, por parte dos Estados costeiros. Em substância, a distinção entre os dois parâmetros é intrínseca às causas remotas que podem dar origem à ocorrência de incidentes/acidentes marítimos, consubstanciando a segurança, quer no sentido intrínseco do objecto que cumpre normas estabelecidas (navegabilidade segura), quer em termos da protecção de pessoas e bens (segurança interna).

A terminologia usada na língua inglesa incorpora dois termos com significado distinto - *safety* e *security* - para definir esses parâmetros de segurança, ao passo que, na língua Camoniana existe apenas a palavra «segurança», usada frequentemente de forma indistinta na aceção desses parâmetros. O sector marítimo-portuário, para obviar esta situação, optou por usar o vocábulo segurança quando corresponde ao conceito de *safety* e protecção ao conceito de *security* (conforme o preâmbulo do Decreto-Lei 226/2006, de 15 de Novembro). Esta será, por isso, a terminologia adoptada neste trabalho.

As medidas para prevenir acidentes/incidentes provocados por problemas técnicos, por causas naturais ou sem interferência humana propositada, inserem-se no conceito de segurança (segurança da navegação), ao passo que, as que se destinam a proteger as pessoas e bens (transporte marítimo, os portos e as instalações portuárias) contra as ameaças de actos ilícitos intencionais, integram o conceito de protecção.

Contudo, aqueles que procuram tirar vantagem das ameaças difusas (do crime organizado ao terrorismo internacional) utilizam muitas vezes navios que, por si só, podem constituir verdadeiras ameaças ambientais, quiçá, previamente direccionadas aos seus objectivos. Este facto dificulta o estabelecimento duma fronteira objectiva na avaliação dos dois tipos de ameaça, encimado pelo carácter de imprevisibilidade das acções e dos meios empregues.

b. Factores de risco para a segurança marítima

O comércio mundial é efectuado predominantemente por uma larga e heterogénea frota de navios mercantes que operam num sistema liberalizado, condição considerada essencial para o crescimento da economia mundial, mas que, simultaneamente, torna o sector vulnerável a ameaças que, como o terrorismo, podem pôr em risco a segurança e a protecção marítima. A fasquia destes parâmetros é extremamente alta, já que qualquer interrupção no sistema de transporte marítimo causaria uma ruptura na economia mundial.

A prevenção é, sem margem para dúvidas, a melhor maneira de alcançar a almejada segurança.

Os principais factores de risco inerentes ao transporte marítimo estão associados à natureza da carga transportada, à acessibilidade descontrolada às instalações e infra-estruturas descontroladas, aos registos dos navios em bandeiras de conveniência, à formação, qualificação e certificação das tripulações e ainda, à idade dos navios, potenciados pela insuficiência dos controlos (inspecções) a realizar pelas autoridades competentes. Estes mesmos factores, a que se juntam as actividades de captação de fundos, podem ser explorados para fins ilícitos por grupos de indivíduos sem escrúpulos, ou utilizados com objectivos políticos bem definidos.

(1) A carga

A frequente utilização de navios obsoletos no transporte de matérias perigosas ou poluentes (produtos pesados, resíduos, etc.) representa *per si* um risco para a segurança, mas também pode ser explorado para fins ilícitos.

Este cenário é muitas vezes agravado pela constituição de companhias virtuais detentoras de um único navio (*one ship, one company*) para segmentar e diluir, ou mesmo, afastar responsabilidades sobre potenciais sinistros. De igual forma, o transporte de hidrocarbonetos, de carga líquida e produtos químicos do tipo fertilizante, como o nitrato de amónia, podem ser perigosos se manipulados para fins terroristas.

A contentorização é um dos vectores do transporte marítimo em franco crescimento que apresenta grandes vulnerabilidades⁶. A movimentação e manipulação deste tipo de carga colocam enormes desafios do ponto de vista da protecção. Um desses desafios é a constatação da porosidade do sistema, ou seja, é relativamente simples a uma organização criminosa subverter um transporte comercial legítimo num movimento ilegal e ofensivo.

Outro aspecto relevante é a frequência com que surgem roubos de cargas valiosas dos contentores perpetrados por redes organizadas, que muitas vezes contam com cúmplices entre trabalhadores dos portos, ou mesmo operadores e agentes de navegação. Esta mesma cumplicidade pode ser utilizada por grupos terroristas, quer para colocar uma carga num contentor quer para a remover.

Finalmente, a possibilidade da combinação do transporte marítimo de contentores com a proliferação de armas de destruição maciça, coloca sérios riscos difíceis de mitigar.

⁶ Dados do Bureau International des Containers (BIC) de 2002 indicavam cerca de 15 milhões de contentores em circulação pelo mundo. Disponível na Internet em: http://www.bic-code.org/html-gb/bic_code.html. (Acedido em 15 de Dezembro de 2006).

(2) O navio

A operação de navios com padrões de segurança abaixo do estabelecido internacionalmente (navios *substandard*), como acontece com navios que arvoram algumas bandeiras de conveniência, não só representa um risco para a segurança da navegação e do ambiente, como poderá constituir um indicador de uma possível utilização para fins ilícitos.

Qualquer navio pode ser usado como um meio de projecção de uma arma, ou até, ser transportador “inocente” de agentes nocivos. Por outro lado, o navio pode ser alvo de ataques terroristas, executados a partir de outra embarcação (caso do USS Cole e do petroleiro Limburg) ou directamente por elementos que nele se infiltraram (caso do Achille Lauro).

A principal motivação para um ataque terrorista a um navio poderá ser o roubo da carga, o tomar a tripulação ou passageiros como reféns para fins políticos, afundar o navio e causar a maior perda de vidas possível, estrangular o comércio, ameaçando o fecho dos acessos aos portos e/ou rotas vulneráveis, ou ainda transformá-lo num móbil para causar um fortíssimo impacto no ecossistema marinho.

Um ataque terrorista, mesmo em pequena escala, mas perpetrado em portos estrategicamente seleccionados, seria factor suficiente para abalar a confiança instalada entre os operadores, aumentar desmesuradamente os seguros, alterar as rotinas e procedimentos mercantis e, conseqüentemente, causar a ruptura do comércio mundial.

(3) As tripulações

Dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE)⁷ indicam que existem cerca de 1.227.000 trabalhadores na marinha de comércio mundial.

Uma parte significativa desse pessoal que equipa a frota mundial é recrutada por agências internacionais (Manning Agencies), algumas das quais sem reputação, permitindo que possam ser recrutados como marítimos indivíduos que o não são, mas que podem utilizar as vulnerabilidades do sistema para ter acesso aos navios e às cargas com vista à prática de actividades criminosas.

Por outro lado, é possível encontrar marítimos com documentos falsos obtidos facilmente no mercado negro. Esta situação, não só cria problemas para a segurança da navegação, como poderá indiciar potenciais actividades ilícitas.

⁷ Relatório da OCDE sobre “Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact”, de Julho 2003. Disponível na Internet em: <http://www.oecd.org/dataoecd/19/61/18521672.pdf>. Acedido em 19 de Dezembro de 2006

Navios operados ou fretados por terroristas, cuja identidade se encontre escudada por sociedades *off-shore*⁸ ou em operadores do tipo “*testa de ferro*”⁹, podem facilmente ser usados como meio privilegiado para colocar operacionais em determinados países, cuja entrada, através de outro modo de transporte, seria muito mais dificultada.

Além disso, a própria tripulação, ou algum dos seus membros, pode actuar como cúmplice ou ser membro de grupos terroristas. Há indicadores de que alguns actos de pirataria foram perpetrados com a ajuda de cúmplices embarcados ou de elementos das próprias tripulações.

(4) Actividades de captação de fundos

Grupos criminosos, ou mesmo terroristas, podem operar navios isolados ou frotas para captar fundos através do contrabando, lavagem de dinheiro, tráfico de drogas e actos de pirataria, de forma a suportar as suas operações logísticas. Mas também podem obter esses fundos através de actividades comerciais legítimas, como aconteceu em meados dos anos oitenta com o grupo Tamil de libertação do Sri Lanka (LTTE)¹⁰, que desenvolveu uma rentável rede de agentes de navegação e despachantes que operavam uma frota de 10 a 12 navios de carga, fretados a companhias Asiáticas, arvorando bandeiras do Panamá, Honduras e Libéria (conforme refere o relatório da OCDE anteriormente referido).

Os navios estavam equipados com tripulações Tamil e operavam livremente no mercado internacional, transportando maioritariamente mercadorias legítimas. Apenas 5% da carga transportada serão armas, munições e outro material de guerra necessário para conduzir os ataques contra o governo.

c. Instrumentos jurídicos internacionais de resposta

A OMI é a organização especializada das Nações Unidas, responsável pela segurança marítima e pela prevenção da poluição, desempenhando um papel essencialmente técnico, regulamentar e normativo, através das suas convenções, recomendações, resoluções, códigos e protocolos.

No total, já publicou cerca de quarenta convenções e protocolos obrigatoriamente aplicáveis pelos Estados que os ratificaram. As normas constantes daqueles instrumentos estabelecem padrões de segurança (*standards*) aplicáveis à construção de navios, aos equipamentos, às condições de navegabilidade, à operação, ao treino e aptidões das tripulações, de forma a prevenir a ocorrência de acidentes/incidentes e poluição.

⁸ Sociedades financeiras designadas “paraísos fiscais” por beneficiarem de regimes de baixos impostos.

⁹ Operadores ligados ao branqueamento de dinheiro.

¹⁰ LTTE – “*Liberation Tigers of Tamil Eelam*”

Existem outras organizações das Nações Unidas com intervenção na matéria, das quais se destaca a Organização Internacional do Trabalho (OIT) que dedica aos marítimos, em exclusivo, uma série de Convenções, Resoluções e Recomendações, destinadas a regulamentar a melhoria das condições de vida a bordo, o trabalho dos marítimos e a sua formação. Na última Conferência Internacional do Trabalho, realizada em Genebra há cerca de um ano foi adoptada a Convenção Consolidada Sobre o Trabalho Marítimo (2006) que substitui todas as Convenções (39) até agora adoptadas pela Organização. É de notar que a relação de trabalho a bordo obedece a requisitos muitos específicos, cuja fonte é essencialmente de direito internacional e que visa harmonizar esta matéria a nível mundial.

Também a União Europeia (UE), em especial, na sequência das catástrofes ecológicas causadas pelos acidentes do *Erika* e do *Prestige* nas costas francesa e espanhola, respectivamente, reveladores da vulnerabilidade das costas europeias, tem vindo a tomar medidas para instaurar um mecanismo preventivo, destinado a proteger as costas comunitárias contra riscos de acidentes, incidentes e práticas susceptíveis de provocar poluição marítima e a melhorar as medidas de segurança, fiscalização e controlo, dos navios que fazem escala nos seus portos.

(1) A nível das Nações Unidas

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (CNUDM), também conhecida por “Lei do Mar”, estabelece o quadro jurídico para o direito do mar e dedica uma parte (XII) à protecção e à preservação do meio marinho, sendo já o seu quadro jurídico considerado direito internacional comum.

Relevam-se ainda algumas das convenções internacionais com maior impacto na segurança marítima:

- **Salvaguarda da vida humana no mar**

A convenção sobre a salvaguarda da humana vida no mar (*SOLAS - Safety of Life at Sea*) cobre áreas como os equipamentos dos navios, as regras de segurança a cumprir, os procedimentos de alerta e de socorro, os controlos pelo Estado do porto, e, mais recentemente com a aprovação do Código ISM, a protecção marítima.

As convenções *SAR (Search and Rescue)* e *SALVAGE* tratam da organização do salvamento, da assistência no mar e salvação marítima.¹¹

O Código Internacional de Gestão da Segurança Marítima (*ISM – International Safety Management Code*) é uma espécie de *check list* para as companhias de navegação,

¹¹ Vide “Glossário de Conceitos”, apêndice 1

com um conjunto de procedimentos e instruções para garantir a segurança marítima, a prevenção da poluição, a prevenção de riscos profissionais a bordo, etc, concretizando, no fundo, a aplicação da Convenção SOLAS e das outras convenções importantes.

A convenção *COLREG*¹² (Regulamento Internacional para Prevenir as Colisões no Mar), adoptada pela OMI em 1972, retoma e define as regras de navegação fixadas desde o fim do século XIX.

- **Qualificação do pessoal embarcado**

A convenção *STCW*¹³ determina as normas de formação dos marítimos, a emissão e o controlo dos certificados profissionais.

- **Protecção ambiental**

No âmbito da protecção do ambiente marinho, a convenção mais significativa é a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição pelos Navios, 1973, modificada pelo respectivo Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78) e seus Anexos (I a VI) que trata da prevenção da poluição pelos navios, tanto em matéria de hidrocarbonetos como outras substâncias nocivas ou poluentes.

A convenção *OPRC (Oil Pollution Preparedness Response and Co-operation)* completa a convenção *MARPOL* e reforça os meios e procedimentos que Estados costeiros devem adoptar para fazerem face a situações de emergência.

- **Supressão de actos ilícitos**

A Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Navegação (*SUA 88*)¹⁴, tem como propósito a cooperação internacional na adopção de medidas eficientes e práticas para a prevenção de todos os actos ilícitos - até na sua configuração penal - contra a segurança da navegação marítima, para o seu julgamento e punição dos perpetradores. A alteração à convenção pelo “Protocolo 2005”, em fase de ratificação, visa reforçar a resposta internacional à proliferação de ADM.

- **Protecção contra o terrorismo**

Como resposta ao fenómeno do terrorismo e ao risco de atentados a navios e às instalações portuárias, a Conferência Diplomática da OMI de 12 Dezembro de 2002, introduziu uma emenda à Convenção SOLAS, criando um novo capítulo (XI/2) de medidas especiais de protecção e instaurou um código internacional relativo à protecção dos navios

¹² *COLREG* – “International Regulations for the Prevention of Collisions at Sea”

¹³ *STCW* – “Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers”

¹⁴ *SUA* - “Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation”

e das instalações portuárias (*ISPS Code*)¹⁵.

(2) A nível da União Europeia

A partir de 1992, altura em que a política comum passou da regra da unanimidade para a da maioria qualificada, foram sendo integradas no direito comunitário as grandes Convenções Internacionais da OMI, criando a obrigatoriedade imediata de introdução destas matérias no direito interno dos Estados-membros, evitando assim delonga de ratificação, regulamentação e aplicação desses mesmos instrumentos, por parte de alguns desses Estados.

No seguimento do acidente do navio *Erika*, a Comissão Europeia considerou que a regulamentação existente não era suficientemente restritiva para impedir que navios *substandard*, operados por tripulações sem qualificação adequada, continuassem a aproximar-se das costas europeias. Foram então aprovados dois pacotes legislativos - *Erika I* (2001) e *Erika II* (2002) - que comportam um conjunto de seis instrumentos jurídicos, dos quais se destaca a Directiva 2002/59/EC que entrou em vigor em Fevereiro de 2005. Nesta directiva foi estabelecido que os navios que navegassem em águas comunitárias tinham que estar equipados com um sistema de identificação automático (AIS)¹⁶ e com caixas negras (VDR)¹⁷ para facilitar a investigação de acidentes. Foi também requerido que cada Estado-membro estabelecesse planos de contingência para acomodar navios em perigo, designando para o efeito os respectivos locais de refúgio¹⁸.

A criação da Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM) pelo Regulamento (CE) 1406/2002, teve como propósito não só harmonizar os mecanismos de controlo e supervisão estabelecidos nos regulamentos, bem como, ajudar a Comissão a definir a sua política de segurança marítima e a garantir a sua aplicação uniforme e eficaz pelos Estados-membros.

Após o acidente do *Prestige*, foi adoptado o Regulamento (CE) 1726/2003 em que os petroleiros de casco simples, transportando fuel óleo pesado, ficaram impedidos de entrar ou largar de portos dos Estados-membros.

Um terceiro pacote de medidas designado por "*Segurança Marítima*" está em curso, contendo sete propostas, que têm em conta a experiência adquirida na aplicação da legislação comunitária sobre segurança marítima e prevenção da poluição e que se

¹⁵ *ISPS Code* – “*International Ship and Port Facility Security Code*”

¹⁶ AIS – “*Automatic Information System*”

¹⁷ VDR – “*Voyage Data Recorders*”

¹⁸ A nível nacional, a RCM 179/2004, de 20 de Dezembro, estabelece os termos a que devem obedecer os planos de acolhimento de navios em dificuldade.

articulam em torno de dois domínios de acção prioritários: a melhoria da prevenção dos acidentes e da poluição e a gestão das consequências (controlo de danos).

Com o objectivo de estabelecer e aplicar medidas comunitárias destinadas a reforçar a protecção dos navios e dos portos e instalações portuárias foi adoptado o Regulamento (CE) 725/2004, proporcionando uma base para a interpretação e aplicação harmonizada e para o controlo comunitário das medidas especiais adoptadas pela alteração à Convenção SOLAS e pelo Código ISPS.

d. Implementação dos dispositivos internacionais e comunitários

Na esfera do quadro jurídico definido pela “*Lei do Mar*”, os Estados costeiros, no exercício das suas responsabilidades em matéria de segurança marítima, controlam a aplicação das disposições internacionalmente adoptadas, em três áreas: 1) – Controlo pelo Estado de bandeira (*Flag State*); 2) – Controlo pelo Estado de porto (*Port State*); 3) – Controlo pelo Estado costeiro (*Coastal State*), de forma a identificar, prevenir e minimizar as grandes fontes de risco inerentes ao transporte marítimo.

(1) Estado da bandeira - (*Flag State*)

Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar, devendo existir um vínculo substancial (*genuine link*) entre esse Estado e o navio.

Este conceito de *genuine link*, consubstanciado na Lei do Mar (art.94.º), traduz-se no princípio de que o Estado onde é efectuado o registo do navio deve exercer efectivamente a sua jurisdição e o seu controlo em matérias administrativas, técnicas e sociais sobre os navios que arvoem a sua bandeira.

Ao *Flag State* é exigida a implementação efectiva de medidas que garantam a segurança dos navios no mar, no que diz respeito, entre outras, à construção, manutenção, condições de navegabilidade, qualificações do pessoal, condições de trabalho, treino das tripulações e prevenção de acidentes. Isto implica a obrigatoriedade de vistoria inicial de navios nacionais, a emissão dos respectivos certificados relacionados com a segurança e prevenção da poluição, a certificação dos seus tripulantes e, ainda, a monitorização da manutenção das condições desses navios e das qualificações e condições de trabalho das tripulações, através de inspecções periódicas.

No entanto, em muitos casos, algumas dessas competências são delegadas em “*sociedades de classificação*”, que assumem a natureza de entidades privadas, com fins lucrativos, reconhecidas pelo Estado, no âmbito da legislação existente. Importa no entanto sublinhar que os Estados podem delegar tarefas mas não as responsabilidades que lhe

incumbem, pelo que o âmbito e o conteúdo da delegação deve ser devidamente formulado e passível de auditoria permanente, o que nem sempre acontece.

Todavia, na “prática da arte” a nível internacional, as condições de registo são fixadas livremente por cada Estado (princípio do livre registo) que com outros compete pelo negócio, levando à proliferação dos chamados registos abertos, também conhecidos por “*bandeiras de conveniência*”, amplamente utilizados por muitas frotas de comércio.

A utilização destas bandeiras tem por objectivo primordial beneficiar de uma forte redução dos custos de exploração do navio, devido à isenção de impostos, à flexibilização da segurança social, da fixação da lotação dos navios e das condições operacionais e de segurança, recorrendo por vezes à utilização de equipamentos *substandard*.

A nível comunitário, uma das propostas contidas no terceiro pacote visa, precisamente, o cumprimento dos deveres de Estado de bandeira, exigindo-se que os Estados-membros cumpram as suas obrigações internacionais de forma uniforme e eficaz.

(2) Estado do porto - (*Port State*)

Através do exercício de poderes no âmbito do *Port State Control* (PSC), o Estado costeiro estende a sua jurisdição ao controlo e fiscalização dos navios mercantes estrangeiros que entram nos seus portos, com o objectivo de impedir que esses navios operem em condições abaixo dos padrões internacionalmente exigíveis pelas convenções em vigor.

Esta tarefa de inspecção, efectuada por inspectores de navios devidamente qualificados (*Port State Control Officers*) ou por sociedades de classificação credenciadas nos termos das normas exigíveis para o efeito, justifica-se pelo facto de muitos dos Estados de bandeira não cumprirem com as suas obrigações internacionais.

A nível comunitário, a Directiva 95/21/CE, de 19 de Julho, adoptou o regime instituído pelo Memorando de Paris¹⁹, que regula o controlo dos navios pelo Estado do porto, e iniciou a publicação de uma lista de inspecção prioritária de navios (*target ships*), em função do mau desempenho, baseado em critérios de perigosidade, número de retenções ou detenções e nível de gravidade das desconformidades detectadas nas inspecções.

Cada Estado-membro, ao abrigo da legislação supracitada, passou a ser obrigado a controlar pelo menos 25% da média de navios de pavilhão estrangeiro entrados nos seus portos nos últimos cinco anos. Os resultados da inspecção podem levar as autoridades

¹⁹ “*MOU on Port State Control*”, de 1982, conhecido por “*Paris MOU*”.

competentes, em certas circunstâncias, à detenção²⁰ do navio no porto, até serem corrigidas as anomalias detectadas.

No âmbito do pacote de medidas restritivas (Erika I e II), a Comissão Europeia reforçou o papel do PSC através da Directiva 2001/106/EC que impõe inspecções mais frequentes e profundas a navios considerados potencialmente perigosos e iniciou a publicação de uma lista negra de navios *substandard* que ficam impedidos de entrar em portos comunitários.

(3). Estado costeiro - (Coastal State)

A “Lei do Mar” reconhece a existência de cinco zonas de jurisdição²¹, em que os poderes do Estado costeiro vão desde a soberania plena nas águas interiores, até direitos limitados de exploração de recursos naturais na Zona Económica Exclusiva (ZEE), ou, se for caso disso, na Plataforma Continental.

Os Estados costeiros, com excepção das águas interiores, não devem violar um dos princípios ancestrais do direito internacional do mar, o direito de passagem inofensiva (art. 24º), no seu mar territorial, ficando a soberania do Estado limitada por esse direito.

Nos termos da Convenção, a passagem inofensiva aparece definida como a navegação através do mar territorial (art.18º), quer se dirija ou não para águas interiores (porto), desde que não prejudique a paz, a boa ordem ou a segurança do Estado costeiro. Actividades como o uso de armas, espionagem ou disseminação de propaganda afectando a defesa ou segurança do Estado costeiro, a ameaça ou uso da força, a operação de meios aéreos, contrabando, imigração ilegal, violação das leis sanitárias, poluição intencional, pesca ilegal, pesquisa científica não autorizada, são alguns exemplos de actividades que violam o direito de passagem inofensiva. Neste caso, a “Lei do Mar” concede poderes específicos aos Estados costeiros (art. 25º), para adoptarem as medidas necessárias para impedir toda a passagem que não for inofensiva.

Existem ainda outros direitos consagrados para garantir a segurança da navegação, como o estabelecimento de rotas marítimas e “Esquemas de Separação de Tráfego” para os navios que passem pelo mar territorial (art.22º) ou a adopção de medidas necessárias para prevenir qualquer violação das condições exigidas para o acesso a águas interiores (art. 25º).

Importa contudo realçar que parar um navio em passagem inofensiva pelo mar

²⁰ Vide “Glossário de Conceitos”, apêndice 1.

²¹ Águas interiores, mar territorial, zona contígua, ZEE e plataforma continental. Vide “Glossário de Conceitos”, apêndice 1.

territorial é um exercício juridicamente complicado. No caso de um navio *substandard*, considerar que há violação do direito de passagem inofensiva é muito discutível, mesmo que se entenda que tal navio, ao não cumprir com os requisitos legalmente exigíveis, possa representar uma real ameaça para a paz, boa ordem e segurança do Estado costeiro.

A cooperação em matéria de repressão do tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas praticados por navios no alto mar, caso seja solicitada pelo Estado de bandeira (art.108º)²², e a repressão da pirataria (art.100º), são também deveres do Estado costeiro. Outro aspecto importante a realçar diz respeito, à responsabilidade do Estado costeiro dever dispor de um serviço eficaz de busca e salvamento, de forma a assegurar a salvaguarda da vida humana no mar.

e. Síntese conclusiva

O sector dos transportes marítimos pelo peso que representa na economia mundial²³, com mais de 46 000 navios de comércio servindo aproximadamente 4 000 portos espalhados pelo mundo, ocupa um lugar de destaque na problemática da segurança e protecção marítima e portuária.

Para além da sua dimensão, este sector, sendo por natureza uma complexa rede internacional de transportes aberta, está associado a factores de risco que representam desafios adicionais do ponto de vista da segurança e protecção marítimas e da própria segurança do Estado.

A mudança do paradigma da segurança marítima, após os atentados de 11 de Setembro de 2001, fez emergir a necessidade do reforço de medidas de protecção para fazer face às fragilidades e vulnerabilidades do sistema marítimo portuário, de forma a garantir a estabilidade e a competitividade do sector.

A fronteira entre a segurança e a protecção apresenta-se muito ténue devido ao carácter polissémico dos factores de risco em relação a estes parâmetros, ficando a diferenciação sujeita à intencionalidade ou não da sua exploração para fins ilícitos.

Do ponto de vista normativo, o aparelho regulamentar comunitário e internacional, relativo à segurança e protecção do transporte marítimo, apresenta-se consistente e suficiente, na medida em que dá resposta aos factores de risco identificados como passíveis

²² Matéria também objecto da Convenção de Viena de 1988, em que o art.17º reafirma a actuação dos navios de guerra, nomeadamente, no acesso e inspecção a navios suspeitos.

²³ Relatório da OCDE sobre “*Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact*”, de Julho indica que 80% do comércio internacional se efectuou por via marítima em 2001. Disponível na Internet em: <http://www.oecd.org/dataoecd/19/61/18521672.pdf>. Acedido em 19 de Dezembro de 2006.

de afectar a segurança marítima em geral, e a preservação e protecção do meio marinho em particular.

No entanto, a sua implementação continua ligada, fundamentalmente, à boa vontade dos Estados interessados, ou de grupos de Estados, como os da União Europeia, quando adoptam estratégias comuns. A implantação da AESM, com o objectivo de contribuir para homogeneizar os processos de controlo e instar os Estados-membros à regulamentação e aplicação eficaz dos normativos aplicáveis, visa assegurar o bom funcionamento do sistema a nível comunitário.

3. Operacionalização da segurança marítima em Portugal

Em Portugal, foi cometido à estrutura designada por “*Sistema de Autoridade Marítima*” (SAM), criada pelo Decreto-Lei 43/2002, de 2 de Março, a responsabilidade de garantir a segurança e protecção marítima nos espaços de soberania e/ou jurisdição nacional.

a. Caracterização do espaço marítimo português

Portugal dispõe de uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) da Europa, com mais de 1.700.000 km², o que corresponde a cerca de 18 vezes a sua área terrestre. Este espaço de soberania e/ou jurisdição nacional poderá vir a ser largamente ampliado, quando o trabalho que a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental estiver realizado e for apresentada uma proposta, até Maio de 2009, à Comissão de Limites da Plataforma Continental, criada no âmbito da CNUDM, permitir reclamar novos espaços que poderão ir até às 350 milhas náuticas.

A posição geo-estratégica de Portugal torna este espaço ponto de confluência das mais importantes e movimentadas rotas marítimas internacionais, sendo atravessado por algumas das principais linhas de tráfego de navios para o Mediterrâneo, Norte da Europa, África e América.

Em termos de tráfego, aponta-se para uma média superior a 100 navios/dia. Por outro lado, a análise dos fluxos mundiais do transporte de petróleo mostra que muito do tráfego de hidrocarbonetos, entre os centros de produção e os grandes centros de consumo, como o norte da Europa, passam ao largo da costa portuguesa. Cerca de 12 petroleiros por dia atravessam a ZEE portuguesa, com rotas próximas da costa continental, estimando-se que esse movimento marítimo transporte 30% do crude mundial (Delfaud, 2005: 40).

Esta intensa actividade de tráfego potencia um elevado e permanente risco de incidentes/acidentes, susceptíveis de provocar situações graves de poluição do meio

marinho com origem em navios, muitos dos quais, não cumprindo os *standards* de segurança a que estão obrigados nos termos das Convenções Internacionais. Esta circunstância impõe aos Estados costeiros a responsabilidade de reforçar a fiscalização e o controlo desses navios, adoptar planos de contingência que permitam respostas operacionais rápidas a situações de crise, incluindo a criação de portos de abrigo para navios em dificuldade, com rebocadores disponíveis e cais adaptados para esse propósito, e a disponibilidade organizativa e funcional de meios de combate à poluição.

Os portos nacionais registam, anualmente, um movimento médio de mercadorias superior a 50 milhões de toneladas²⁴, a que corresponde um movimento anual aproximado de 11000 navios de comércio e mais de meio milhão de passageiros desembarcados e embarcados em portos nacionais.

Toda esta actividade, que se desenvolve no vasto espaço de jurisdição nacional, comporta os factores de risco que afectam este tipo de transporte, incluindo os associados a actos ilícitos que se praticam em ambiente marítimo.

Portugal, para usar todo este espaço no seu interesse, tem, imperativamente, que possuir capacidade para o vigiar e controlar de forma a garantir a preservação da sua integridade, segurança e disponibilidade para uso.

b. Actividades ilícitas. Factores de vulnerabilidade

No contexto nacional, o tráfico de estupefacientes é a actividade ilícita que apresenta a face mais visível e preocupante no espaço marítimo português. Dados estatísticos da Polícia Judiciária (PJ)²⁵ referem que o transporte marítimo é o meio mais representado no tráfico de cocaína e haxixe.

A imigração ilegal no quadro dos países da fronteira sul da União Europeia, nos últimos anos, tem registado uma taxa de aumento em espiral. Só em 2006 terão chegado mais de 18 000 imigrantes ilegais de origem africana às costas das Canárias, transportados em pequenas embarcações chamadas “*pateras*”²⁶.

Relativamente a Portugal os dados do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) disponíveis²⁷ indicam valores insignificantes de tentativa de imigração ilegal por via

²⁴ Dados do INE, disponíveis na Internet em: <http://www.ine.pt/prodserv/destaque/arquivo.asp>. (Acedido em 10 Janeiro 2007).

²⁵ Disponível na Internet em: http://www.pj.pt/htm/dados_estatisticos.ht. (Acedido em 10 Janeiro 2007).

²⁶ Disponível na Internet em: <http://www.20minutos.es/noticia/147501/0/inmigracion/>. (Acedido em 10 de Janeiro 2007).

²⁷ No relatório de estatística anual de 2004 do SEF, apenas estão registados 6 clandestinos por via marítima de origem africana. Disponível na Internet em: http://www.sef.pt/portal/V10/PT/asp/estatisticas/relatorios.aspx?Id_linha=4265&menu_position=4141#0. (Acedido em 13 de Janeiro 2007).

marítima, mas a situação que se vive diariamente nos espaços marítimos adjacentes do sul, é motivo de preocupação acrescida.

O mimetismo do terrorismo global, apesar do sector dos transportes marítimos no pós-11 de Setembro continuar relativamente intacto, reforça a necessidade de atribuir grande prioridade à política de vigilância e prevenção neste sector, atentas as consequências devastadoras que um atentado pode causar.

Portugal “*é um alvo possível do terrorismo, mas pouco provável*”²⁸. Contudo, a simples constatação deste grau de incerteza releva a necessidade de se procurar a melhor resposta, quer no plano preventivo quer no plano repressivo.

Na actual conjuntura internacional, elementos como, o alinhamento transatlântico de Portugal, a presença americana na base das Lajes nos Açores, a proximidade ao Estreito de Gibraltar que se reflecte num elevado tráfego marítimo, a extensão das fronteiras marítimas até à proximidade dos países do Norte de África, o envolvimento no processo de reconstrução do Iraque e no processo de paz do Afeganistão, o facto de Portugal integrar a Comunidade Europeia e pertencer a outras Organizações Internacionais, as quais constituem alvos potenciais de terrorismo, a diversidade de pontos sensíveis ao longo da costa (indústria química e petroquímica, oleodutos, portos, depósitos de combustível, zonas de turismo e lazer), surgem como factores de potenciação de ameaça terrorista.

Os portos são o pólo em torno do qual gravitam a actividade de mercadorias perigosas e as grandes unidades químicas e petroquímicas (Sines), tornando-os pontos sensíveis, vulneráveis a ataques terroristas. A sua localização em áreas com elevada densidade populacional (Lisboa, Setúbal e Leixões), ou, noutra perspectiva, a sua inserção numa extensa área fluvial, muito movimentada por pequenas embarcações (Lisboa), bem como, a escala frequente de navios de cruzeiro, que transportam milhares de passageiros (Lisboa, Funchal e Portimão), a facilidade de acesso aos navios e instalações portuárias por pessoal diversificado e a existência de zonas de lazer muito movimentadas, no perímetro do porto (Lisboa), são factores de acrescida vulnerabilidade.

Um ataque terrorista grave teria um impacto fortemente negativo na economia nacional e internacional e no meio ambiente, além do clima de terror que geraria na população em geral, causando instabilidade social e alto grau de insegurança.

A situação descrita nos espaços jurisdicionais portugueses exige uma resposta adequada, em termos de prevenção e intervenção, baseada num plano de protecção a

²⁸ Rui Pereira em conferência proferida no IESM, em 29 de Janeiro 2007

aplicar nesses espaços, em que a vigilância marítima, apoiada num sistema de informações, a montante, é a chave para o controlo e gestão desses espaços.

c. Sistema de Autoridade Marítima

O SAM tem por finalidade garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, no âmbito dos parâmetros de actuação permitidos pelo direito internacional e demais legislação em vigor.

Este sistema é titular de um vasto leque de atribuições, tais como: a segurança e controlo da navegação; a salvaguarda da vida no mar; o salvamento marítimo; a prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente, no que concerne ao combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria; a prevenção e repressão da imigração clandestina; a segurança da faixa costeira, do domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais²⁹. Estas atribuições representam os principais fins a prosseguir no âmbito da segurança e protecção marítima. O sistema é constituído por um conjunto de entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem o designado “*poder de autoridade marítima*”,³⁰ para a realização dessas atribuições.

Assumindo estruturalmente um carácter de transversalidade, o SAM integra todas as entidades civis e militares que, no âmbito das respectivas competências, exercem esse poder público, e que são: Autoridade Marítima Nacional (AMN), Polícia Marítima (PM), Guarda Nacional Republicana (GNR), Polícia de Segurança Pública (PSP), Polícia Judiciária (PJ), Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), Inspeção-Geral das Pescas, Instituto da Água, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), Autoridades Portuárias (AP) e Direcção Geral de Saúde.

Estamos perante um conceito de autoridade marítima que engloba um conjunto de intervenções identificadas em razão da matéria e do território, realizadas por uma série de entidades com capacidade de exercer poderes de autoridade marítima, ainda que limitados a cada um dos respectivos quadros jurídicos.

A coordenação nacional dessas entidades e órgãos integrantes do SAM está atribuída ao Conselho Coordenador Nacional (CCN),³¹ presidido pelo Ministro da Defesa Nacional, com competências próprias para assegurar a articulação das várias entidades e órgãos de execução do poder de autoridade marítima.

²⁹ Vide alínea nº 2 do art. 6º do Decreto-Lei 43/2002, 2 Março, em anexo A.

³⁰ Vide “Glossário de Conceitos”, apêndice 1

³¹ Vide art.8º do Decreto-Lei 43/2002, de 2 Março, sobre a composição do CCN, em anexo A.

Com a criação deste órgão de cúpula “*como sede política arbitral (de altíssimo nível) para tratamento das questões do exercício da autoridade e administração marítimas*” pretendeu o poder político tratar estas questões ao mais alto nível do Estado (Diogo, Costa, 2002b): 24).

Contudo, o facto do CCN não ter o regulamento interno aprovado e nunca ter reunido desde a sua fundação retirou-lhe a eficácia almejada, gorando as expectativas iniciais de imprimir uma nova dinâmica na conjugação de esforços interdepartamental.

A criação, no mesmo quadro jurídico, da AMN, por inerência o Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), enquanto entidade “*responsável pela coordenação das actividades, de âmbito nacional, a executar pela Marinha e pela Direcção-Geral de Autoridade Marítima (DGAM), na área de jurisdição e no quadro do SAM³²*”, vem reconhecer expressamente a Marinha como parte integrante desta estrutura. Aliás, em consonância com o exposto no preâmbulo do Decreto-Lei 43/2002, onde o legislador realça a lógica de consolidação dos meios institucionais e organizativos da Marinha, como pilar essencial da Autoridade Marítima. No entanto, a responsabilidade atribuída afigura-se demasiado restrita para uma autoridade de cariz nacional, numa área onde os resultados a alcançar dependem da actuação conjugada e articulada dos diversos actores que compõem o sistema.

d. Análise do sistema de coordenação

O programa do XVII Governo Constitucional ao considerar o mar como uma área decisiva para um desenvolvimento sustentável, consagra dois aspectos de crucial importância com impacto na implementação das medidas internacionais que visam a segurança e a protecção do transporte marítimo, tais como:

- Promover a coordenação a nível do Governo, de todas as áreas que respeitem ao mar e tenham tutelas diferenciadas, designadamente, as áreas da autoridade marítima, dos transportes marítimos e dos portos;
- Promover a construção e operação do sistema de controlo de tráfego marítimo costeiro (VTS)³³, aumentando a segurança da navegação e a própria segurança marítima, tendo em conta as responsabilidades acrescidas pela sede em Lisboa da Agência Europeia de Segurança Marítima³⁴.

Estas medidas governamentais, só por si, são positivas e revelam preocupação por

³² Vide art.2º do Decreto-Lei 44/2002, de 2 Março, em anexo B.

³³ VTS - do inglês – “*Vessel Traffic System*”.

³⁴ Acordo “Programa do XVII Governo Constitucional, Capítulo III, Título III, Ponto 5 (Área Mar e Pescas)”

parte dos governantes por esta matéria tão sensível e tão importante para o desenvolvimento económico do país.

A questão, no entanto, no que se refere à primeira medida, “*está em saber como é que a mesma vai ser posta em prática? Quem promove a coordenação e a que nível do Governo? Com que meios e poderes?*” (Bebiano, J., 2006:84)

Tal medida prefigura a necessidade de realizar ajustamentos institucionais que melhorem a eficácia da coordenação e articulação entre as várias tutelas com responsabilidades nos assuntos do mar, transformando a transversalidade, intersectorialidade e interdisciplinaridade em instrumentos de concretização do conceito de gestão integrada.

A ineficácia do CCN, em nosso entender, constitui a principal brecha no SAM que, na prática, se vê assim desprovido de um órgão de capital importância para a emissão de orientações, definição de metodologias de trabalho, harmonização de normas e procedimentos, clarificação de fronteiras de actuação e construção de um clima de confiança e transparência intersectorial, factores determinantes para assegurar a articulação efectiva e eficaz entre entidades, órgãos e serviços de execução do poder de Autoridade Marítima.

Para melhorar a racionalidade e eficiência do sistema é necessário “*não dispersar competências, nem capacidades para actuar na zona marítima, cedendo a tentações corporativas, perdendo o sentido da exigência técnica das ameaças actuais, mesmo apenas na área do crime, e esquecendo o uso racional dos escassos recursos do Estado*” (Matias, Vieira, 2005:27).

Esta temática tem vindo a arrastar-se ao longo dos tempos, pois já em 1996, aquando do grande processo de revisão do Sistema de Autoridade Marítima, o governo através da Resolução do Conselho de Ministros (RCM) 185/96, de 28 de Novembro, definia a sistematização, coerência e racionalidade da acção do Estado no domínio das costas e águas sob jurisdição marítima nacional, como linha estratégica para a revisão em causa. Posteriormente, a RCM 84/98, de 10 de Julho, veio reforçar esta estratégia e definir como principais linhas de orientação, a clarificação e diluição das zonas conflituais de competências, tendo em vista a eliminação de vazios administrativos e legais, e privilegiar, no imediato, as acções que se prendem com a melhoria da eficiência e eficácia de actuação dos departamentos envolvidos, em especial nas áreas de coordenação, controlo e vigilância.

As expectativas actuais em relação a esta matéria recaem sobre a recentemente

aprovada “*Estratégia Nacional para o Mar*”³⁵, que promoveu a criação de um mecanismo de coordenação assente numa “*Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar*” (CIAM)³⁶, na dependência do Ministro da Defesa Nacional, com o objectivo de contribuir para a coordenação, implementação e acompanhamento de acções, medidas e políticas transversais relacionadas com os assuntos do mar, aprovadas pelo Governo.

A criação desta Comissão Interministerial, constituída pelos ministros com competências nos assuntos do mar e apoiada por um órgão permanente de cariz técnico, a Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM), tem o mérito de reconhecer a importância do mar. No entanto, para além de suscitar questões de redundância face ao CCN, afigura-se apresentar fragilidades logo à nascença, visto não ter competências atribuídas, apenas definidos objectivos a atingir, e ficar, à semelhança daquele órgão, na dependência de um ministro que, ultimamente, nem sempre ocupa uma posição cimeira na hierarquia do governo. Este facto poderá enfraquecer o funcionamento da comissão e, logicamente, afectar a consecução desses objectivos.

Estas sucessivas iniciativas governamentais são reveladoras das dificuldades em articular a intersectorialidade e a interdisciplinaridade que caracterizam o sector marítimo-portuário. Assim, afigura-se imperativo o reajuste de competências no quadro do SAM, com vista a eliminar espaços cinzentos e zonas conflituais, baseado em critérios de competência técnica, conhecimento, experiência e meios disponíveis, condição assumida como capital para “*o exercício eficaz das responsabilidades que incumbem ao Estado (e que é exigível nos termos da Convenção de Montego Bay) como: Flag State, Port State e Coastal State*” (Bebiano, J., 2006:89),.

A nevrálgica questão da operacionalização do VTS, aludida na segunda medida governamental, tem que representar um passo no sentido expresso da RCM 84/98 acima referido. Este sistema de vigilância costeira, numa visão de racionalidade e maximização das suas potencialidades, não pode deixar de integrar um sistema mais amplo de vigilância dos espaços de jurisdição nacional (assunto a abordar posteriormente).

³⁵ Aprovada pela RCM 163/2006, de 12 de Dezembro.

³⁶ Criada pela RCM 40/2007, de 12 de Março, para além do Ministro da Defesa Nacional, é composta, em permanência, pelos ministros da Presidência, da Administração Interna, dos Negócios Estrangeiros, do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, da Economia e da Inovação, da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, da Educação, da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior e da Cultura e por representantes dos Governos Regionais das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores.

e. As principais entidades responsáveis pela segurança marítima

No plano nacional, embora não sendo as únicas, identificam-se a AMN, as AP's e o IPTM, como as principais entidades e organismos da estrutura do SAM, responsáveis pela implementação das medidas nacionais e internacionais de segurança e protecção do transporte marítimo, cuja articulação e clareza de competências se reconhece de suprema importância, para a melhoria da eficiência, competitividade, protecção e segurança do sector.

(1) Autoridade Marítima Nacional

A AMN, enquanto estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços que, integrados na Marinha, possuem competências enquadradas no âmbito do SAM, tem como missão principal o exercício da Autoridade do Estado nos espaços marítimos sob jurisdição nacional. Para isso dispõe de uma Marinha de duplo uso, congregando, numa relação de complementaridade, meios operacionais do Comando Naval e da DGAM, que garantem, na observância de um conceito já bisseccular, a continuidade da actividade de vigilância, fiscalização, controlo, segurança e protecção desses espaços.

Esta estrutura integra a DGAM como órgão central e a PM como estrutura operacional com estatuto de força policial especializada.

Ao capitão do porto, que simultaneamente é o comandante local da PM, está cometido um conjunto de competências no âmbito do SAM,³⁷ que o configuram como o órgão nuclear do exercício da autoridade do Estado no mar, designadamente em matéria de fiscalização, policiamento, segurança e controlo da navegação, segurança de pessoas e bens, salvaguarda da vida humana no mar e preservação do meio marinho, mas também de combate à criminalidade, no âmbito da Segurança Interna (protecção) na respectiva área de jurisdição³⁸, e de protecção civil.

(2) Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

O IPTM é um instituto público ao qual estão conferidas atribuições próprias de Administração Marítima, enquanto autoridade de regulação sectorial, e de Segurança Marítima, no que se refere à inspecção e certificação de navios e tripulantes nacionais (*Flag State*) e das inspecções a navios estrangeiros (*Port State Control*) que escalam os portos portugueses, através da Inspecção de Navios e Segurança Marítima.

³⁷ Vide art.13º do Decreto-Lei 44/2002, de 2 de Março, sobre competências do capitão do porto, em anexo B.

³⁸ Estas áreas englobam os espaços marítimos sob jurisdição nacional, todo o domínio público marítimo e os rios e águas interiores incluídos na área de jurisdição de cada capitão do porto.

Este Instituto apoia, ainda, o Governo na preparação de políticas públicas, contribuindo para a elaboração de diplomas legais e regulamentares do sector marítimo e portuário e representa o Estado Português em organismos internacionais.

Este quadro de responsabilidades do IPTM prefigura, de alguma forma, a Administração Técnica Nacional, com funções de supervisão, regulamentação e inspecção do sector marítimo-portuário, com particular relevância na implementação dos controlos de segurança aplicáveis aos navios, quer na qualidade de *Flag State* quer de *Port State*.

(3) Administrações/Autoridades Portuárias

A principal missão das Administrações Portuárias é gerir o espaço portuário em termos comerciais e regular o funcionamento do porto nos aspectos de ordem económica e patrimonial, de gestão de efectivos e de exploração portuária. Desta forma, a Administração gere os terrenos e domínios do porto, na sua área de jurisdição, e explora e potencia recursos, na perspectiva de desenvolvimento comercial e logístico. Na qualidade de Autoridades Portuárias têm ainda alguns poderes no âmbito da segurança e protecção (código ISPS) portuárias.

Esta trilogia de entidades, em consonância aliás com as medidas governamentais referidas anteriormente, apresenta alguns pontos conflituais de competências que importa identificar e analisar.

f. Casos conflituais de competências

(1) Segurança da navegação

O Decreto-Lei 46/2002, de 2 de Março, atribui às AP's a competência integrada em matéria de segurança marítima e portuária nas suas áreas de jurisdição, pretendendo instituir um modelo de responsabilização integrada compaginável com a figura do *Harbour Master*, numa visão optimista de criar sinergias orgânicas em ambiente portuário e eliminar áreas de sobreposição funcional.

Na prática, o que parece resultar desta legislação, ao atribuir às Administrações Portuárias competências enquanto Autoridades Portuárias, foi delimitar as competências do capitão do porto em matéria de segurança e protecção, quebrando uma linha de continuidade “*tout court*” entre o mar territorial, da competência deste, e a área portuária, gerando-se, inclusive, uma zona de fronteira de responsabilidade difusa. Contudo, ao manter-se no capitão do porto a competência para fechar a barra, em situações de mau tempo, ou a fiscalização das normas e medidas de segurança para movimentação nos portos de embarcações que transportam cargas perigosas, retira-se, no mínimo, clareza ao

conceito de responsabilidade integrada.³⁹

Talvez por estas razões, o diploma aluda à possibilidade da regulamentação desta matéria,⁴⁰ por portaria do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), facto que nunca ocorreu até à presente data.

Obviamente, aquilo que se julga problemático é a atribuição às AP's da competência para a elaboração das normas especiais de acesso às águas interiores⁴¹, por se tratar de matéria sensível, cuja falta de regulamentação ajustada ao novo paradigma de segurança poderá acarretar consequências desastrosas.

Tal situação coloca-nos em presença de duas facetas do mesmo problema, em que, dum lado está o interesse comercial e do outro, o da intervenção da Autoridade Pública do Estado, afastando-se qualquer critério economicista por se tratar da defesa do interesse nacional. A nossa sensibilidade é de que a actuação de órgãos do Estado perante fenómenos de segurança de pessoas e bens não deve estar amarrada a organizações cujos resultados dependem de políticas comerciais competitivas.

Assim, questões relacionadas com a segurança interna (protecção), tais como a existência de suspeitas, de transporte de clandestinos ou de cargas ilícitas, de actos de terrorismo ou quaisquer outras que possam pôr em perigo a ordem pública no porto, configuram situações típicas que devem ser geridas por órgãos que representam o Estado e se encontram dotados de poder de autoridade de polícia.

A descrição supra, configurará, em boa medida, situações de excepção. Neste caso, afigura-se haver necessidade de rever esta norma jurídica e dotar o capitão do porto (comandante local da PM) com competência para determinar a interdição de acesso de qualquer navio estrangeiro a águas interiores e/ ou portuárias.

A constatação de que este e outros aspectos fundamentais para a operacionalização do SAM, como a aprovação do regime do exercício da competência especializada da PM, em matéria de segurança marítima e portuária, previsto no Decreto-Lei 46/2002 (art.3º), mas nunca implementada, alimenta focos de conflitualidade e provoca a desarticulação do sistema.

(2) Despacho de largada

Outra área de conflito prende-se com as diferentes ópticas na abordagem ao problema do “*desembaração*” (despacho de largada) de navios e cargas, visto pelas AP's

³⁹ Vide ponto 4, alíneas b) c) do art.13º do Decreto-Lei 44/2002, de 2 de Março, em anexo B.

⁴⁰ Vide art.4º do Decreto-Lei 46/2002, de 2 de Março, em anexo D.

⁴¹ Vide alínea d, do art.2º do Decreto-Lei 46/2002, de 2 de Março, em anexo D.

como um processo excessivamente burocratizado que prejudica a capacidade concorrencial do transporte marítimo, particularmente na curta distância, para o qual se pretende um tratamento diferenciado. A simplificação do processo administrativo do porto defendida pelas AP's, com fundamento na Convenção Internacional de Facilitação (*FAL Convention*) de que Portugal é parte contratante, pressupõe que a maioria das competências administrativas transitassem para aquelas entidades, à semelhança dos portos onde impera a figura do *Harbour Master*.

Na perspectiva da Autoridade Marítima⁴², o despacho de largada, da competência do capitão do porto⁴³, sendo emitido após verificação presencial dos documentos que atestam a conformidade do navio, requisitos da tripulação, segurança dos passageiros e da sua carga e ainda o respeito das normas em matéria aduaneira, de fronteiras e de saúde é um acto de Autoridade Pública do Estado que não pode ser alijado. Contudo, pode ser reconfigurado no procedimento mas é essencial que permaneça como conceito, à semelhança de outros países, como a França (*visite de partance*) e a Itália.

Esta conflitualidade, em parte, resulta da falta de regulamentação adequada, apesar do decreto-lei 44/2002 (art.21º) prever a adopção de um despacho conjunto do MDN e do MOPTC sobre a matéria, o qual nunca foi publicado.

Em nosso entender, parte da resolução do problema passará pela articulação e simplificação de procedimentos e pela integração modal de fluxos informacionais, em alinhamento com o Programa do XVII Governo, programa SIMPLEX e as “Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário”⁴⁴, implementando um sistema informático de processamento da documentação comum a toda a comunidade portuária (**janela única portuária**), interligando a Autoridade Portuária, Alfândega, Agentes de Navegação, Autoridade Marítima, operadores privados e outros, com influência directa no despacho de navios. No entanto, este procedimento não resolve a questão da verificação presencial dos documentos, considerada essencial para a eventual detecção de algumas formas de falsificação de certificados e mais documentos de bordo.

(3) Controlo da navegação

Verifica-se que no domínio da segurança marítima, o IPTM é a entidade competente por assegurar e garantir a eficiência do controlo do tráfego marítimo⁴⁵. Ao seu

⁴² Entrevista com Assessor Jurídico da DGAM

⁴³ Vide ponto 2, alínea h, art.13º do decreto-lei 44/2002, 02 Março, em anexo B.

⁴⁴ Disponível na Internet em: <http://www.moptc.pt/tempfiles/20061215174317moptc.pdf>. (Acedido em 16 Janeiro 2007).

⁴⁵ Acordo, Decreto-Lei nº 198/2006, de 19 Outubro.

presidente, na qualidade de Autoridade de Controlo de Tráfego Marítimo (ACTM) compete zelar pelo cumprimento das normas nacionais e internacionais sobre o controlo e segurança da navegação, nomeadamente, no que se refere aos “Esquemas de Separação de Tráfego”. A fiscalização destas normas está atribuída ao IPTM, enquanto responsável nacional pelo VTS, e à AMN, através dos meios navais disponíveis.⁴⁶

A duplicação de competências, no controlo do tráfego marítimo (entre a AMN⁴⁷ e o IPTM), e a operação não integrada dos meios de vigilância, retiram coerência e eficácia ao sistema, tornando os espaços vulneráveis.

O VTS é um sistema radar para controlo e vigilância costeira que permite melhorar as acções de fiscalização e policiamento e a prevenção de actividades ilegais, contribuir para a preservação ambiental e salvaguarda da vida humana no mar, melhorar as condições de actuação em caso de acidentes ou incidentes marítimos e, logicamente, criar condições de maior segurança nas águas costeiras. Todas estas funcionalidades contribuem para o exercício das responsabilidades do Estado enquanto *Coastal State*, cujas competências estão, em larga escala, atribuídas ao capitão do porto. Além disso, o IPTM não tem forma de executar acções de polícia /autoridade no mar, não devendo, por isso, exercer funções de segurança costeira.

Na nossa visão, um modelo de exploração do VTS desarticulado de um sistema integrado de vigilância corre o risco de ficar reduzido, à semelhança do VTS portuário, a uma mera função técnica/estatística de controlo e monitorização da navegação marítima, neste caso com incidência nos corredores de tráfego.

g. A conflitualidade no âmbito da protecção

Portugal, como já referido anteriormente, não está imune a um ataque terrorista. Neste sentido, a protecção do transporte marítimo, dos portos e das instalações portuárias, quando 70% do total de mercadorias do nosso comércio externo é transportado por via marítima⁴⁸, representa um imperativo de grande magnitude.

A publicação do decreto-lei 226/2006, de 15 de Novembro, veio dar um novo impulso ao processo de implementação das medidas de protecção previstas no capítulo XI-2 da Convenção SOLAS, no Código ISPS, no Regulamento (CE) 725/2004 e na Directiva (CE) 2005/65, em que o IPTM vê incrementadas as suas responsabilidades nesta área, ao ser nomeado autoridade competente para a protecção do transporte marítimo e dos portos

⁴⁶ Idem, em relação ao Decreto-Lei referido anteriormente.

⁴⁷ Vide art.13º do Decreto-Lei 44/2002, de 2 de Março, sobre competências do capitão do porto, em anexo B.

⁴⁸ Vide “Anuário Estatístico de Portugal 2005”, disponível na Internet em: <http://www.ine.pt/prodserv/quadros/043/280/>. (Acedido em 15 Janeiro 2007).

(ACPTMP), com a missão de coordenar, implementar e supervisionar a aplicação dessas medidas, em articulação com as autoridades marítimas e portuárias ao nível local.

A questão fulcral, porventura a mais sensível desta matéria, prende-se com o enquadramento legal daqueles instrumentos no ordenamento jurídico nacional, nomeadamente no que se refere à Lei de Segurança Interna (LSI)⁴⁹ e às competências das diferentes entidades neste domínio. Tratando-se de questões relativas a terrorismo, importa salientar que existe em Portugal um Serviço de Informações de Segurança (SIS)⁵⁰, com responsabilidade exclusiva na produção de relatórios de informações sobre esta matéria e que, inexplicavelmente, não faz parte do SAM. Outras estruturas institucionais como o Gabinete Coordenador de Segurança (GCS), na dependência do Primeiro-ministro ou por delegação no MAI, desempenha um papel de relevo, particularmente na articulação entre as várias forças e serviços de segurança.

Noutra vertente, a Unidade de Coordenação Antiterrorista (UCAT) tem assumido uma importância capital, sobretudo na partilha e cruzamento de informação entre os serviços que a integram (SIS, PJ, PSP, GNR, SEF, Serviço de Informação Estratégica de Defesa e Militar (SIEDM) e a Autoridade Marítima), algo essencial à prevenção e ao combate ao terrorismo.

Não obstante este quadro institucional para a prevenção e combate ao terrorismo, e em consonância com o preâmbulo do decreto-lei 226/2006, a coordenação de todos os intervenientes no processo de segurança dos espaços marítimos e portuários nacionais deve ser efectuada no âmbito do SAM, em particular, da AMN, cujos órgãos integram a estrutura orgânica da Segurança Interna, com poderes de polícia e polícia criminal de especialidade no domínio marítimo, bem como competências na área da segurança da navegação. Aparentemente está construído o verdadeiro pilar de uma política de segurança marítima para os espaços jurisdicionais nacionais.

No entanto, o vasto conjunto de competências que incumbem ao ACPTMP, das quais se destacam a aprovação dos planos de protecção do porto, a certificação dos oficiais de protecção, a definição do nível de protecção vigente em cada momento no porto e nos navios e o ponto de contacto para assistência de navios, mesmo que na maioria destas situações a lei fosse cautelosa ao estabelecer a obrigatoriedade da articulação com os órgãos locais da DGAM, não se reconhece no IPTM a existência de uma estrutura

⁴⁹ Acordo, Lei n.º 20/87, de 12 de Junho.

⁵⁰ O SIS apesar de ser “o único organismo incumbido de produzir informações destinadas a garantir a segurança interna e necessárias a prevenir a sabotagem e o terrorismo (Decreto-Lei n.º 225/85 de 4 de Julho, relativo à Lei orgânica do SIS) não integra a estrutura do SAM.

organizativa, com conhecimento, experiência e meios para actuar nesta matéria. Por outro lado, este tipo de serviço requer uma estrutura de resposta em permanência que o IPTM não tem, além de não fazer parte da estrutura de segurança interna, nem ter poderes de polícia.

h. Síntese conclusiva

Para um Estado costeiro como Portugal, em que áreas de jurisdição marítima representam mais de 18 vezes o território continental e insular, a uniformidade do poder do Estado nessas áreas de morfologia geográfica complexa, constitui um enorme desafio.

As características de transversalidade, intersectorialidade e interdisciplinaridade do Sistema de Autoridade Marítima têm que ser transformadas em veículos de operacionalização do conceito de gestão integrada, criando uma plataforma de articulação das diversas entidades nacionais com competências neste domínio, que promova sinergias interdepartamentais.

A inactividade do órgão de cúpula, responsável pela a coordenação e articulação dessas entidades e órgãos de execução do poder de autoridade marítima, facilita o aparecimento de zonas de penumbra ou de dispersão e não raro de duplicação de competências, que retiram eficácia à execução desse poder público e são factores de instabilidade e conflitualidade institucional. Isto é particularmente evidente nas áreas de *interface* entre o mar e a terra. A expectativa reside agora na CIAM, apesar de denotar algumas fragilidades que podem comprometer a consecução dos objectivos previstos, nomeadamente, a coordenação das acções relacionadas com os assuntos do mar.

A análise de algumas zonas conflituais de competências no âmbito do SAM, cuja existência é reconhecida pelos sucessivos governos, e o continuado insucesso das medidas de solução adoptadas, somos levados a concluir que “*a fonte principal da ineficácia e dos conflitos é a falta de coerência entre os subsistemas da organização*”(Mintzberg, 2004:249).

A imprescindibilidade da coerência passa pela clarificação das atribuições, competências e responsabilidades, pela definição das fronteiras de actuação, pela fluência da informação classificada e pelo incremento da coordenação, articulação e cooperação entre organismos, factores julgados determinantes para a melhoria da eficácia dum modelo transversal como o SAM. Nesse sentido, julga-se pertinente a realização de ajustamentos institucionais em torno das responsabilidades que, nos termos da Lei do Mar, cabem ao Estado, enquanto *Flag State, Port State e Coastal State*, alicerçados na base da racionalidade, do conhecimento científico, da experiência e competência técnica, das

funcionalidades, dos meios disponíveis e dos métodos e técnicas de trabalho.

4. O papel da Marinha na protecção marítima

a. As Marinhas e a segurança marítima

O ambiente vivido no período da guerra-fria facilitou a delimitação geográfica das ameaças em relação às fronteiras nacionais, levando à formulação de uma clara dicotomia entre os instrumentos de acção dos Estados no campo da segurança interna e externa. Tal situação, fez com que na maioria das Marinhas de guerra ocidentais imperasse o primado das funções de defesa militar e apoio à política externa do Estado, relegando para segundo plano a função de Segurança e Autoridade do Estado no mar.

Neste caso, as tarefas de prevenção, contenção e combate às ameaças internas no mar, com dimensões reduzidas e baixo grau de perigosidade, caíram na esfera de responsabilidade das forças policiais dedicadas à Segurança Interna. Países com grande dimensão territorial e largos recursos materiais e humanos criaram mesmo uma Guarda Costeira, privilegiando assim a diferenciação entre segurança externa e interna.

Houve, no entanto, países como Portugal que confiaram o combate das ameaças internas e externas no mar às suas Marinhas militares, procurando tirar partido das características de adaptabilidade, versatilidade, flexibilidade, mobilidade, disponibilidade, auto-sustentação, prontidão e comando e controlo das unidades navais. De facto, uma apropriada configuração das forças navais permite conduzir uma gama de tarefas que incluem a vigilância, a colecta de informação, o policiamento, a protecção das linhas de comunicação e o controlo e segurança da navegação. Em acréscimo, a capacidade de C4ISR (*Command, Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance e Reconnaissance*) de muitas unidades navais confere-lhes as condições ideais para a condução de operações em cooperação e apoio das forças policiais, com competência na matéria.

As ameaças globais desrespeitam as fronteiras e as normas do direito internacional e afectam a segurança dos mares. A natureza transnacional e difusa destas ameaças, o carácter de imprevisibilidade da sua actuação e o seu poder de destruição tornam difícil a descodificação da fronteira entre segurança interna e externa. Em consequência, esta situação reclama dos Estados, uma resposta com recurso a meios militares e policiais em perfeita coordenação, de forma a conjugar sinergias de segurança nacional. Nesta linha de acção, a generalidade dos países têm vindo a reforçar as capacidades das suas Marinhas com meios adequados para garantir a segurança dos seus espaços jurisdicionais marítimos,

em sintonia com melhorias em áreas como a harmonização da estrutura legal, da cooperação interdepartamental e da interoperabilidade de todos os meios envolvidos.

Mesmo nos países com Guardas Costeiras de grande dimensão, como nos EUA, verifica-se o intensificar da interdependência e cooperação mútuas (*US Coast Guard / US Navy*), com enfoque na partilha efectiva de informações, de que resultam melhores desempenhos dos meios das duas organizações e ganhos de eficácia, versatilidade e flexibilidade, essenciais para assegurar a liberdade de uso legal dos espaços jurisdicionais marítimos.

A actuação de navios de guerra, em acções relacionadas com a fiscalização do cumprimento das leis e regulamentos no mar, está legitimada pela própria “Lei do Mar”⁵¹, que, inclusive, nalguns dos seus artigos estabelece que estes estão autorizados a realizar apresamento, direito de visita e de perseguição contra embarcações estrangeiras em actividades ilícitas.

O Protocolo de 2005 da Convenção SUA, em fase de ratificação, tendo como objectivo principal reforçar a resposta internacional à proliferação de ADM por via marítima, alarga a autoridade legal internacional para acções de intercepção e abordagem a navios suspeitos, para além do mar territorial. Estas novas cláusulas constituirão um novo quadro legal de actuação dos navios de guerra e da iniciativa “*Proliferation Security Initiative*” (PSI) liderada pelos EUA, da qual muitos Estados-membros da UE fazem parte, incluindo Portugal.

b. Alguns modelos comparativos

A posição geo-estratégica e a dimensão marítima, que o espaço sob jurisdição nacional encerra, conferem a Portugal, no espaço comunitário onde se insere, uma maritimidade⁵² que outros Estados-membros não possuem e que não devemos deixar de valorizar e fazer prevalecer na defesa dos superiores interesses do País.

Qualquer abordagem a modelos comparativos, em termos de estruturas e meios de resposta, no âmbito da segurança e protecção marítima, tem que relevar essa dimensão. Ao contrário, as habituais tendências de alinhamento com países de dimensões territoriais e demográficas idênticas a Portugal, mas com reduzida expressão marítima, poderão facilitar o aparecimento de espaços vazios e vulnerabilidades que põem em risco a segurança das pessoas e bens e a preservação ambiental e dos recursos marinhos.

⁵¹ Vide artigos 107, 110, 111 e 224 da “Lei do Mar”, disponível na Internet em: http://www.univie.ac.at/RI/KONTERM/intlaw/konterm/vrkon_en/html/doku/unclos.htm#0.0. (Acedido em 18 de Janeiro de 2007).

⁵² Vide, “Glossário de Conceitos”, apêndice 1.

(1) Estados Unidos da América

A dimensão dos EUA e a sua estrutura organizativa e funcional não é comparável com a maioria dos restantes países. No entanto, sendo este país líder na intensificação da cooperação internacional para a aplicação de medidas que visam tornar os oceanos mais seguros, justifica-se uma breve referência ao modelo organizativo americano.

A Guarda Costeira americana (USCG)⁵³, com uma dimensão maior do que grande parte das Marinhas do mundo⁵⁴, tem evoluído no sentido de actuar em diversas regiões do planeta, apoiando, inclusive, as operações norte-americanas no Iraque e no Afeganistão. Tendo estatuto de força armada é considerada o 5º ramo militar, funcionando na dependência da Marinha (*US Navy*) em tempo de guerra ou quando o Presidente determinar.

Actuando, simultaneamente, como Agência federal, tutelada pelo “*Department of Homeland Security*”, a USCG tem um papel importante a desempenhar na Segurança Interna, sendo a principal autoridade responsável pelo cumprimento da lei e da ordem no mar. O vasto leque de competências que possui, inclui a fiscalização das actividades da pesca, da protecção do meio ambiente, do combate ao tráfico de drogas e imigração ilegal, do serviço de busca e salvamento no mar, de autoridade reguladora dos sistemas de transporte marítimo e do combate contra as ameaças terroristas. O Estado americano concentra na USCG as competências inerentes ao *Flag State*, *Port State* e *Coastal State*.

(2) Reino Unido

No Reino Unido é a “*Maritime and Coast Guard Agency*” (MCA) que garante o controlo de navios com bandeira britânica (*Flag State*) e dos estrangeiros que chegam aos seus portos (*Port State Control*), o socorro no mar e a prevenção dos riscos de poluição marinha. Para isso, o MCA dispõe das dependências da Guarda Costeira ao longo da costa e de um serviço operativo de intervenção, o “*Counter Pollution and Response Branch*”.

No mar, a Marinha do Reino Unido prevê o emprego de forças militares na implementação do direito interno, integrado num conceito chamado “*Constabulary Application of Maritime Power*”.⁵⁵ Neste âmbito, as forças navais inglesas executam um conjunto de tarefas e missões em apoio de autoridades civis, com vista ao cumprimento da

⁵³ USCG - do ingles - “*United States Coast Guard*”

⁵⁴USCG tem cerca de 40.150 efectivos no activo, 8.000 reservistas e 35.000 pessoal auxiliar. Conta com mais de 210 aviões, incluindo C-130 para patrulhamento e transporte, 14000 pequenas embarcações e centenas de “cutters”, navios com comprimento entre 75 e 179 pés. Disponível na Internet em: www.uscg.mil/d8/top/about. Acedido em 20 Janeiro 2007

⁵⁵ ROYAL NAVY (1999). *BR 1806. British Maritime Doctrine*. 2ª ed., London: Royal Navy

lei e manutenção da ordem pública nas suas áreas de jurisdição.

Estas acções enquadram-se no designado conceito de Ajuda Militar ao Poder e Ministérios Cíveis⁵⁶, das quais se destacam, o combate ao terrorismo e ao tráfico de armas, a protecção ambiental, a protecção das pescas e recursos vivos, a cooperação com as autoridades aduaneiras e fiscalizadoras do tráfico de drogas, bem como patrulhas navais para controlo de transportes de hidrocarbonetos e cargas perigosas.

(3) França

A França tem uma única estrutura de governação marítima e um modelo de coordenação das acções do Estado no mar⁵⁷, baseado na estrutura militar.

Para efeitos de missões de defesa, a marinha francesa divide as suas águas marítimas em três regiões (*Toulon, Brest e Cherbourg*), cada uma com um centro de operações activado permanentemente e sob o comando dum almirante.

A acção governamental no mar é baseada na coordenação dos vários serviços sob a responsabilidade desse almirante, que, no exercício dessas funções não-militares, é designado por Perfeito Marítimo (*Préfet Maritime*). Para o efeito, tem poderes de autoridade para aplicar a lei, defender os direitos e interesses soberanos, manter a ordem pública, garantir a salvaguarda das pessoas e bens e regular o tráfego no mar.

A marinha francesa é por isso a peça central de qualquer política governamental para acção no mar, abrangendo as dimensões civil e militar.

A protecção do transporte marítimo assenta numa estratégia de vigilância e resposta em profundidade, utilizando meios de vigilância e intervenção para aviso antecipado de perigo, para prevenir ou lidar com as potenciais ameaças à integridade do território e dos interesses nacionais ou para manter a ordem pública interna ou externa.

As acções levadas a cabo pelos vários serviços (alfândega, polícia, autoridades de protecção da pesca, Marinha, Ministério dos Transportes e polícia de fronteiras) são coordenadas pelo Perfeito Marítimo, que tem sob o seu comando directo, navios e aviões da Marinha Francesa, com 25% do emprego anual destes meios dedicado à protecção do transporte marítimo⁵⁸.

Esta actividade de coordenação desenvolve-se em três aspectos básicos:

- Recolha de informações marítimas (*maritime intelligence*) de interesse, quer do ponto

⁵⁶ Do inglês: “*Military Aid to the Civil Power and Civil Ministries*”.

⁵⁷ Disponível na Internet em: <http://www.iss-eu.org/chaillet/chai41e.pdf>. Acedido em 22 Janeiro 2007.

⁵⁸ Disponível na Internet em: http://www.assembly-eu.org/en/documents/sessions_ordinaires/rpt/2005/1920.php?PHPSESSID=f3137d60...#P122_7241. (Acedido em 18 de Janeiro 2007).

de vista da segurança (polícia), quer do ponto de vista da defesa;

- Organização dos meios disponíveis, na base de uma política de vigilância marítima em profundidade, em coordenação com os vários serviços envolvidos;
- Preparação da condução das operações, em que o comando operacional é baseado nas estruturas da Marinha; no caso de missões de natureza interministerial, a cadeia de comando está sob a autoridade directa do primeiro-ministro, com o Perfeito Marítimo a conduzir as operações. Esta forma de organização garante a continuidade de comando e assegura a sinergia interdepartamental.

(4) Outros Países

Em Itália existe uma Guarda Costeira (*Guardia Costiera*)⁵⁹ que é um corpo da Marinha militar, com tutela própria em sede dos Transportes e dependências funcionais em vários ministérios, tendo poderes acrescidos em matéria de vigilância, controlo, segurança da navegação, busca e salvamento e inspecção.

Na Irlanda, a Marinha de Guerra assume totalmente as tarefas de polícia (*constabulary*) no mar, tendo como principal missão a segurança nacional, que envolve a vigilância das águas jurisdicionais (interiores, mar territorial e ZEE), e como secundária, a fiscalização da pesca, a ajuda ao poder civil, o combate ao narcotráfico, a busca e salvamento e o controlo da poluição⁶⁰.

Na Dinamarca existe uma agência executiva de inspecção/certificação de navios (*Danish Maritime Authority*) com competências inerentes ao *Flag State* e *Port State*. A Marinha de Guerra é responsável pelo serviço de busca e salvamento (SAR), pelo controlo e segurança da navegação, pela operação do VTS e pelo combate à poluição, para além da fiscalização da pesca e cooperação com outras organizações, nomeadamente a polícia e as alfândegas⁶¹.

c. A protecção e a Marinha. Questão da legitimidade

A nível nacional, a actuação da Marinha, na vigilância e fiscalização dos espaços marítimos sob jurisdição nacional, remonta a longa data e encontra a sua cobertura legal, conforme já referido, na legislação internacional e no quadro jurídico interno vigente.

Neste capítulo, não persistem dúvidas quanto à legalidade da participação dos meios navais nas actividades de Segurança Interna, nomeadamente, na prevenção e combate ao terrorismo transnacional, na repressão do crime organizado e outros actos ilícitos.

⁵⁹ Disponível na Internet em: <http://www.guardiacostiera.it/en/>. Acedido em 23 Janeiro 2007.

⁶⁰ Disponível na Internet em: <http://www.military.ie/naval/roles.htm>. Acedido em 29 de Janeiro 2007.

⁶¹ Disponível na Internet em: <http://forsvaret.dk/sok/eng/>. Acedido em 29 de Janeiro de 2007.

Objectivamente, para além da falta de capacidade das Forças de Segurança (GNR, SEF, PJ) para actuar no mar⁶², o decreto-lei nº 43/2002, de 2 de Março, que cria o SAM e a AMN, realça no seu preâmbulo a “*intervenção gradual da Marinha nas denominadas «missões de interesse público», nomeadamente no campo da aplicação e verificação do cumprimento das leis e regulamentos marítimos, em espaços sob soberania ou jurisdição nacionais (entre outros, o controlo de navios, a fiscalização das pescas, o combate à poluição e repressão de actos ilícitos marítimos), cuja legitimação reside ainda no direito internacional, que lhe confere instrumentos para o combate ao narcotráfico, ao terrorismo e ao tráfico de pessoas. O presente diploma adere a essa lógica de consolidação dos meios institucionais e organizativos da Marinha como pilar essencial da autoridade marítima*”.

Também o Decreto-Lei nº 34/2006, de 28 de Julho, que determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos no alto mar, estipula de forma explícita (art.14º), que a Marinha e a Força Aérea, a par com outras entidades e serviços que integram o SAM, são organismos competentes para o exercício da autoridade do Estado Português nas zonas marítimas sob a sua soberania ou jurisdição e no alto mar.

Além disso, o preceituado neste diploma, para além de impor o dever de cooperação (art.15º) entre todas as entidades, serviços ou organismos do Estado com responsabilidade nesta área, regula as actividades de fiscalização e o exercício de visita (art.16º) a navios e embarcações nacionais e estrangeiras, nos vários espaços jurisdicionais e alto mar. Este direito de visita, a exercer nos termos do direito internacional e da lei interna pelos navios de guerra e/ou outros navios de Estado, está internacionalmente legitimado pela “Lei do Mar”, como já referido.

d. A cooperação interdepartamental

A nível de cooperação, relevam-se os protocolos existentes entre a Marinha e a PJ, abrangendo áreas como o combate ao terrorismo, ao tráfico de drogas, ao tráfico de pessoas e da imigração ilegal, ao tráfico de armas, ao contrabando e ao crime organizado em geral, que se realiza por via marítima. Em particular, no combate ao narcotráfico, o sucesso da cooperação entre a Marinha e a Direcção Geral de Investigação do Tráfico de Estupefacientes (DCITE) da PJ é uma realidade visível, como o demonstra a apreensão em pleno oceano Atlântico, em Fevereiro de 2006, do navio mercante “Luna del Mar”, arvorando bandeira do Panamá, com 3 toneladas de cocaína a bordo. Outros exemplos,

⁶² No que respeita à GNR-BF esta força policial dispõe de um efectivo de 300 elementos e 12 lanchas de vigilância e intersecção (LVI). No caso do SEF e PJ, estes serviços não dispõem de meios navais.

como as apreensões do iate “Lady Mary”, com bandeira das Ilhas Virgens, que em Outubro de 2006, a 180 milhas da costa portuguesa, transportava 1,5 toneladas de cocaína e mais recentemente, o veleiro Blaus Septimo, de pavilhão espanhol, que no dia 13 de Fevereiro de 2007, a cerca de 100 milhas do Arquipélago da Madeira, navegava com cerca de 1,5 toneladas de cocaína a bordo, patenteiam essa realidade.

Quanto mais sofisticada, tecnologicamente avançada e agressiva for a actividade criminal, mais exigentes são estas operações de combate ao crime, quer em termos de redes de informação e de investigação criminal, a cargo da PJ, quer em meios navais e aéreos com capacidade de comando e controlo e interoperáveis, a disponibilizar pela Marinha e Força Aérea. De relevar ainda a distância à costa a que ocorreram as referidas operações, exigindo meios navais com autonomia e sustentação para vários dias de mar e pessoal altamente treinado em operações de abordagem.

Estes resultados tornam inquestionável que a rentabilização dos meios e recursos disponíveis, a nível nacional, recomenda, com vantagem, a utilização integrada das valências técnicas e das capacidades da Marinha, da Autoridade Marítima e da Força Aérea, em apoio à investigação e repressão desse tipo de manifestações criminosas, conduzidas pela PJ.

A extensão desta prática cooperativa, entre as várias entidades que em razão da matéria e do território detêm responsabilidades nesta área, é fundamental. Estão nesta linha a cooperação entre a AMN, o SEF e a GNR-BF, na repressão da ilegalidade e das práticas do ilícito na fronteira marítima.

Ainda neste capítulo, a cooperação entre a AMN e o IPTM, no âmbito do *ISPS Code*, do controlo de navios que transportam cargas perigosas, na vigilância dos Esquemas de Separação de Tráfego e na futura exploração dos VTS costeiros e AIS, instrumentos fundamentais para se obter um efectivo panorama marítimo, assume relevância acrescida.

Outra área de grande significado, para além da sólida cooperação entre a Marinha e a Força Aérea em domínios como a fiscalização, a busca e salvamento e a vigilância marítima, é a colaboração com o Serviço Nacional de Bombeiros e da Protecção Civil, quer no Continente quer nas Regiões Autónomas, no apoio a situações de catástrofe.

e. A questão da guarda costeira

Em Portugal, o uso do mar tem estado associada à Marinha que, apesar da sua reduzida dimensão, tem sabido exercer, em simultâneo, funções de defesa militar e apoio à política externa e de Segurança e Autoridade do Estado, materializando o paradigma de

emprego operacional de duplo uso. Este modelo assenta numa actuação integrada e complementar, visando a racionalização de recursos e partilhando, em especial, a organização, o pessoal, o treino, o material, as infra-estruturas, a doutrina, a interoperabilidade e a capacidade de liderança.

No âmbito da função de Segurança e Autoridade do Estado, a Marinha mantém em permanência um dispositivo de presença naval no Continente e nas Regiões Autónomas, com um mínimo de oito a dez navios que asseguram a vigilância, a fiscalização e policiamento, a segurança marítima e a salvaguarda da vida humana no mar e que se mantêm prontos para actuar nos estados de excepção e protecção civil. A sincronia e complementaridade destes com os meios operacionais da Autoridade Marítima sediados nas capitánias, ao longo da costa continental e insular, permite que a AMN exerça a sua autoridade no *continuum* que se estende desde o limite exterior da ZEE (200 milhas da costa) até às zonas ribeirinhas e águas interiores. Esta utilização racional de uma Marinha de duplo uso, militar e guarda costeira, beneficia dos conceitos, doutrina, estruturas de apoio e pessoal comuns às duas vertentes, daí resultando ganhos materiais e de eficiência, no sentido de fazer mais e melhor com menos.

A eventual criação de uma guarda costeira autónoma da Marinha, dotada de meios adequados para garantir a presença do Estado no mar, condição determinante para, dissuadir actos ilícitos, prestar apoio e contribuir para firmar a jurisdição nacional numa área marítima tão extensa e de fronteiras invisíveis, implicaria investimentos de tal ordem, que nem países ricos como a França ousam adoptar.

A renovação que se está a operar na esquadra com a construção de navios patrulhas oceânicos e lanchas de fiscalização costeiras, dedicados essencialmente a missões de interesse público, vem permitir uma maior presença no mar que, sendo apoiada por um sistema de informações em rede, se traduzirá num incremento significativo da eficácia na execução das operações jurisdicionais permanentes.

Mas a eficácia expectável com este impulso na modernização dos meios navais, no que se refere à segurança e protecção marítimas, só será plena se arrastar uma nova dinâmica na redefinição de competências no âmbito do SAM, que permita um salto qualitativo na actuação integrada em áreas vitais como a vigilância marítima e o controlo da navegação.

f. Plano de Protecção Marítima

A protecção do transporte marítimo face aos riscos e ameaças que impendem sobre os espaços de soberania e jurisdição nacional, caracterizados no capítulo 2, requer um sistema de vigilância e resposta em profundidade que permita: (1) prevenir ou lidar com as potenciais ameaças à integridade territorial; (2) manter a ordem pública interna ou externa nos espaços de soberania; (3) garantir a defesa dos interesses nacionais (protecção ambiental, preservação dos recursos marinhos, exploração científica, económica e cultural) nos espaços de jurisdição; (4) garantir a salvaguarda da vida humana no mar.

A vigilância marítima é uma tarefa de natureza operacional que consiste na observação dos espaços marítimos por meios visuais e electrónicos (navios, aviões, estações radar, satélites e outros meios de recolha de informação) com vista a controlar e fiscalizar as actividades desenvolvidas nesses espaços. O resultado desejado é a compilação sólida do panorama geral de situação marítima (*situational awareness*) que, em forma de aviso antecipado, possibilite a tomada de decisão operacional, tornando esta actividade parte integrante da segurança interna.

No entanto, nenhuma instituição governamental conseguirá, por si só, um panorama completo das actividades marítimas, vulnerabilidades e ameaças. Tal facto torna a cooperação interdepartamental e internacional, no que respeita à troca de informação e partilha de dados, determinante para a construção desse panorama de situação. Até porque os meios físicos necessários para conduzir uma vigilância efectiva, numa área tão extensa, são sempre limitados. Assim, o panorama marítimo deve ser compilado, fundindo toda a informação obtida, incluindo dados sobre os navios, tripulações, passageiros e carga, a fornecer pelos vários departamentos.

Nesta perspectiva, a protecção marítima, para a qual a vigilância é a chave, tem como objectivo último, saber o que está a acontecer e onde, para que se possa lidar com uma potencial ameaça, o mais longe possível do território, em vez de ter que reagir às consequências de um desastre. A concretização deste objectivo requer, por um lado, uma expressão presencial dissuasora nos espaços jurisdicionais e por outro, uma capacidade de intervenção para mandar parar, abordar (visita), perseguir e se necessário apresar os navios e as embarcações prevaricadoras. Exprime-se assim, como um elemento essencial da protecção ambiental, da gestão sustentável dos recursos na ZEE e da soberania e jurisdição nacional, do qual resulta, em grande parte, o cumprimento dos objectivos da Autoridade do Estado em ambiente marítimo.

O conhecimento do supracitado panorama de situação marítima (*maritime domain*

awareness) deve servir de alicerce a um “*Plano de Protecção Marítima*” (PPM) com abrangência a todos os espaços jurisdicionais, que edifique e materialize as acções a desenvolver e as medidas de resposta às potenciais ameaças. Na sua génese, este plano deverá ter em conta as características do espaço, a tipologia do tráfego e a análise de risco⁶³.

No que respeita aos meios a atribuir, o plano deve contar com um sistema de vigilância e intervenção baseado numa gestão integrada, que inclua meios navais e aéreos, os sistemas de vigilância radar (8 VTS), o sistema de informação e alerta rápido de navios em perigo (AIS), as lanchas rápidas de vigilância e intersecção (LVI) da GNR-BF e o futuro Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC), o *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS)⁶⁴ e meios de satélite. Além disso, deve ter locais de refúgio identificados para navios em perigo e ser complementado com planos de contingência para actuação em caso de acidente grave, catástrofe ou calamidade, no qual estejam previstos os meios para controlo de danos. O actual “Plano Mar Limpo” para combate à poluição por hidrocarbonetos representa um bom modelo de plano de contingência.

O desafio a seguir prende-se com a operacionalização do plano que requer uma estrutura permanente, com capacidade e competências para: (1) formalizar a recolha, análise, fusão e disseminação da informação tratada; (2) organizar os dados numa “*Recognized Maritime Picture*” (RMP)⁶⁵ que permita, aos decisores, rápido acesso à informação pertinente para o apoio às decisões operacionais; (3) coordenar as actividades de vigilância e intervenção nos espaços marítimos, o que requer capacidade de comando e controlo; (4) estabelecer um sistema de informação em rede, conectando todos os intervenientes no processo.

Estas competências corresponderiam, no essencial, às responsabilidades inerentes ao “*Coastal State*”, agora vertidas numa lógica de coerência e cooperação interdepartamental que este plano personifica, materializando o exercício integrado e uniforme da Autoridade do Estado no mar. O imperativo nacional da racionalização e optimização de recursos impõe que a responsabilidade pela edificação e operacionalização desse plano seja atribuída à AMN que já é o vértice duma estrutura operacional, cuja actuação no mar assegura e imprime uma dinâmica de guarda costeira. Além disso, a AMN

⁶³ Vide, “Desenvolvimentos do Plano”, apêndice 3

⁶⁴ Vide, “Glossário de Conceitos”, apêndice 1.

⁶⁵ Vide, “Glossário de Conceitos”, apêndice 1.

dispõe de órgãos que integram a estrutura orgânica da Segurança Interna, com poderes de polícia e polícia criminal de especialidade no domínio marítimo, e estão dotados de competências na área da segurança da navegação.

g. Síntese conclusiva

A relativa ausência de restrições legais que a liberdade dos mares confere e, acima de tudo, a porosidade das fronteiras marítimas facilitam a proliferação no mar de actores não-estatais criminosos, como terroristas, imigrantes clandestinos, contrabandistas e piratas, alterando a forma como devemos pensar a segurança interna.

Este ambiente estratégico complexo e multidimensional reclama dos Estados costeiros uma resposta com recurso a meios militares e policiais em perfeita coordenação, de forma a conjugar sinergias de segurança nacional. Nesta linha de acção, a generalidade dos países têm vindo a incrementar a participação das suas Marinhas militares, em tarefas relacionadas com a Segurança e Autoridade do Estado, nos seus espaços jurisdicionais.

A Marinha Portuguesa desde sempre mostrou vocação e conhecimento treinado para participar no esforço de protecção da área marítima sob jurisdição nacional, empenhando de forma presencial meios navais que, em sincronia e complementaridade com os meios operacionais da Autoridade Marítima, garantem o *continuum* da Autoridade do Estado no mar. A legitimidade da sua acção advém do direito internacional e da legislação nacional.

A utilização dual dos meios navais da Marinha, militar e guarda costeira, permite ganhos em termos materiais e humanos e de eficiência que, num país de escassos recursos, tornam o paradigma do duplo uso numa mais valia nacional, racionalmente inviabilizando qualquer tentativa onerosa de criação de uma guarda costeira fora do quadro da Marinha.

A cooperação interdepartamental é um imperativo no campo da luta contra as novas ameaças, já que, só a troca e partilha de informação interdepartamental, a combinar com os dados obtidos pelos meios físicos de vigilância, permitirá o domínio do panorama de situação marítima. Este domínio constitui o suporte de um PPM, imprescindível para materializar as acções concretas que garantam a segurança e protecção dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

A operacionalização desse plano deverá constituir a actividade matricial da AMN, com a atribuição de competências de coordenação e articulação que permitam uma gestão integrada das actividades previstas no plano. Em situações de emergência, para uma

resposta mais eficiente, a AMN deveria ver as suas competências alargadas, no sentido de exercer o comando e controlo dos meios afectos ao plano.

5. Conclusões

O sistema de transporte marítimo, movimentando biliões de toneladas de carga e milhões de contentores, em milhares de navios operados por centenas de milhar de marítimos, entre milhares de portos espalhados pelo mundo, tem-se afirmado por dois princípios – **o da participação aberta e um fluxo de comércio sem amarras** – que tem permitido ao sector atingir elevados níveis de prosperidade.

Mas, ao mesmo tempo, estes princípios tornam esta rede de transportes largamente vulnerável, quer por ser suficientemente porosa para permitir que criminosos nela se possam infiltrar ou manipular de acordo com os seus propósitos, quer por não impedir na totalidade que armadores e Estados de bandeira, menos escrupulosos, possam incumprir com os *standards* de segurança internacionalmente aceites. Os riscos daí decorrentes induzem dois parâmetros de segurança marítima, segurança e protecção, embora a fronteira de diferenciação objectiva esteja praticamente esbatida, devido carácter dual dos factores de risco que afectam a segurança em sentido lato – navio, carga, tripulação e actividades de captação de fundos - o que exige medidas de resposta distintas mas complementares. A diferença reside na intencionalidade ou não de explorar esses factores para fins ilícitos.

A comunidade internacional tem procurado reagir de forma célere e proactiva, regulando fortemente o sector, quer a nível mundial quer da comunidade europeia, dotando os Estados costeiros de instrumentos jurídicos defensivos face a esses factores de risco.

A Lei do Mar constitui o grande esteio jurídico, a nível mundial, que enquadra e regula a governação dos espaços marítimos e estabelece os direitos e deveres dos Estados costeiros a exercer em três frentes - *Flag State, Port State e Coastal State* - visando a actuação sobre os navios de bandeira, os navios estrangeiros de visita a portos nacionais e as águas jurisdicionais. Em complemento, outras organizações internacionais como a OMI e a OIT têm promulgado dezenas de convenções, protocolos e regulamentos, que estipulam medidas de segurança e protecção, obrigatoriamente aplicáveis pelos Estados que os ratificam.

Também a nível da UE, a política comum de segurança marítima teve já avanços muito significativos com os pacotes Erika I e Erika II e novos avanços são expectáveis com o terceiro pacote.

O novo paradigma da segurança marítima surgido na esteira dos atentados de 11 de

Setembro de 2001, fez com que a IMO procedesse à alteração da Convenção SOLAS, promulgando um conjunto de medidas especiais para reforçar a protecção do transporte marítimo e adoptasse o código ISPS que a UE veio a introduzir em direito comunitário, através do regulamento (EC) 725/2004, obrigando as companhias de navegação, os capitães dos navios e as administrações portuárias a conduzir avaliações de risco e a estabelecer planos de protecção dos seus navios, portos e instalações portuárias

A consistência do aparelho regulamentar comunitário e internacional relativo à segurança e protecção do transporte marítimo está assim assegurada, na medida em que dá resposta adequada aos principais factores de risco identificados e que afectam o sector marítimo-portuário. No entanto, a eficácia da sua implementação está dependente da boa vontade dos Estados interessados, ou de grupos de Estados, como é o caso da União Europeia, quando adoptam estratégias comuns.

A nível nacional, a implementação dessas medidas internacionais de segurança e protecção marítima é da responsabilidade do SAM que apresenta, no seu seio, zonas conflituais de competências reconhecidas pelos sucessivos governos. Este facto torna o sistema incoerente e por conseguinte permissivo a vazios de poder e ao emergir de vulnerabilidades.

A causa remota dessa incoerência prende-se com a falta de coordenação e articulação permanente e efectiva de todas as entidades e órgãos de execução do poder de autoridade marítima. A criação, ao mais alto nível político, do CNC, para esse efeito, falhou. Esta conclusão demonstrada da incoerência interdepartamental é um sintoma e um factor de ineficácia do sistema.

O modelo de Autoridade Marítima que se afigura capaz de responder com eficácia e rapidez aos desafios que o sector dos transportes marítimos enfrenta, assenta em duas premissas complementares:

- O incremento da cooperação interdepartamental e internacional para a troca e partilha de informação, associado a uma capacidade de análise e fusão dessa informação, condição essencial para a construção de um panorama de situação marítima (RPM) sólido.
- A edificação e operacionalização de um PPM com cobertura de todos os espaços marítimos sob jurisdição nacional, alicerçado nesse panorama de situação.

O objectivo pretendido consiste em avaliar “*quem*” está a operar nas nossas águas, “*aonde*” está, “*porque*” lá está e o “*que*” está a fazer, para que de forma antecipada o decisor operacional possa lidar com qualquer ameaça, o mais longe possível do território.

Para concretizar esse objectivo, tendo presente as características do espaço, a tipologia do tráfego e a análise de risco, o PPM tem que ter atribuído meios navais oceânicos e aéreos de patrulhamento que garantam uma presença dissuasora e de intervenção no mar, além de outros meios físicos de vigilância. A eficácia pretendida só será alcançada se houver capacidade e vontade para gerir as actividades destes meios de forma integrada.

No nosso entendimento, a responsabilidade pela protecção marítima não pode ser difusa por força da pulverização e sobreposição de competências na matéria. Esta responsabilidade tem que ser assumida por uma autoridade nacional, a quem são atribuídas competências para coordenar todas as actividades de vigilância, controlo e intervenção no mar e dotada dos meios para construir a RMP nos moldes indicados.

Esta autoridade, que no nosso entender deverá ser a AMN pelas razões já invocadas, em casos de emergência teria que ter as suas competências alargadas para comando e controlo dos meios envolvidos.

A concepção deste modelo de autoridade marítima, de inspiração francófona, tem a virtude de não retirar competências relativas às actividades matriciais (*core business*) dos vários organismos e serviços que compõem o SAM, antes procurando sinergias de protecção marítima, numa base de coerência e cooperação interdepartamental.

Nesse sentido, a necessária clarificação de competências entre a Autoridade Marítima, o IPTM e as Autoridades Portuárias deve orbitar em torno das responsabilidades inerentes ao *Flag State*, *Port State* e *Coastal State* e assentar na base do conhecimento, da experiência, da competência técnica e dos meios. Nesta perspectiva, a lógica aponta para que o IPTM desempenhe em pleno as funções inerentes ao *Flag State* e *Port State*, assumindo-se como Administração Técnica Nacional para a segurança marítima. A AMN passaria a ser a autoridade responsável pela segurança e controlo da navegação e pela protecção marítima a nível nacional, nos moldes defendidos no PPM. As Autoridades Portuárias manteriam as actuais competências, com ressalva para a segurança da navegação e interdição de acesso a águas interiores em situações tipificadas de excepção, cabendo, neste caso, ao capitão do porto a decisão.

Finalmente, este modelo ganharia coerência e eficácia se fosse encimado por um órgão permanente, na dependência do Primeiro-ministro, responsável pela governação dos assuntos do mar, de quem a AMN passaria a depender.

BIBLIOGRAFIA

Livros

- BEBIANO, J. (2006). *Transportes Marítimos e Portos*. 1ª ed., Lisboa: Fundação Luso-Americana.
- BRITO, J. A. (2005). *As Forças Armadas e o Terrorismo*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha
- BERTRAND, Y., GUILLEMET, P.(1988). *Organizações: Uma Abordagem Sistémica*. 1ª ed., Lisboa: Instituto Piaget.
- CARAPETO, C., FONSECA, F. (2006). *Administração Pública. Modernização, Qualidade e Inovação*. 2ª ed., Lisboa: Edições Sílabo.
- DELFAUD, Pierre, (2005). *A Segurança do Transporte e do Tráfego Marítimo de Mercadorias*. [S.l.]: Rede Transnacional Atlântica.
- DIOGO, L. da Costa (2003). - *O Contexto do Direito do Mar e a Prática da Autoridade Marítima*. Lisboa: Edições Culturais de Marinha.
- DIOGO, L. M. G. da C., GOUVEIA, J. A. V.(2005). *A Security em Âmbito Marítimo. O Código ISPS*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.
- FARIA, D. Lynce de (1996). *O Transporte Internacional Marítimo de Mercadorias*. Lisboa: Bertrand Editora.
- FARIA, D. Lynce de (2002). *A Jurisdição e a Delimitação dos Espaços Marítimos em Portugal*. Lisboa: Imprensa A.A.F.D.L.
- MATIAS, Vieira (2005). *O Mar. Um Oceano de Oportunidades para Portugal*. Lisboa: Edições Culturais da Marinha.
- MEPAT, (1999). *Livro Branco: Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI*. Lisboa: Lisboa: Gabinete do Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território
- MINTZBERG, Henry (2004). *Estrutura e Dinâmica das Organizações*. 3ª ed., Lisboa: Publicações Dom Quixote
- RAPOSO, Mário (1999). *Estudos sobre o Novo Direito Marítimo*. Coimbra: Coimbra Editora
- ROCHA, Amadeu (2005). *O Papel da Administração Pública e o Envolvimento do Sector Privado na Gestão dos Portos Portugueses*. 1ª ed., Porto: APDL.

- ROYAL NAVY (1999). *BR 1806. British Maritime Doctrine*. 2ª ed., London: Royal Navy.
- SOARES, C.G., BRITO, V.G. (2002). *As Actividades Marítimas e a Engenharia*. Lisboa: Edições Salamandra

Artigos de publicações em série

- ALVES, L. F. Medeiros (2005). *A Autoridade Marítima: O conceito, o espaço geográfico e as suas envolventes, e a estrutura operacional*. Revista da Armada, nº 389, p. 4-10.
- CAJARABILLE, V. Lopo (2006). *A ligação entre a Marinha Equilibrada e a Marinha de Duplo Uso*. Revista da Armada, nº 402, p. 4.
- COSTA, Diogo (2000). *A Nova Filosofia de Segurança a Partir do Mar: O Quadro Político Global e os Vectores Sócio-Humano e Económico*. Anais do Clube Militar Naval (Janeiro-Março), p. 47-76.
- COSTA, Diogo (2002a)). *Algumas Abordagens Doutrinárias Sobre Modelos de Autoridade Marítima: O Modelo Aprovado pelo Governo*. Revista da Armada, nº 354, p. 15-17.
- COSTA, Diogo (2002b)). *Algumas Abordagens Doutrinárias Sobre Modelos de Autoridade Marítima: O Modelo Aprovado pelo Governo*. Revista da Armada, nº 355, p. 22-25.
- COSTA, Diogo (2004). *Terrorismo em Âmbito Marítimo*. Revista da Armada, nº 377, p. 6-7.
- COSTA, Diogo, GOUVEIA, Velho (2005). *Código ISPS e os novos caminhos da Segurança nos navios e portos*. Revista da Armada, nº 383, p. 6-7.
- COSTA, Diogo (2006). *A Autoridade de Polícia e o seu Exercício no Mar*. Revista da Armada, nº 396, p. 6-7.
- MARINHA (2003). *A Polícia Marítima: Evolução histórica, competências e perspectivas futuras*. Revista da Armada, nº 367, p. 18-22.
- PEREIRA, Manuel (1990). *Política de Segurança Interna*. Nação e Defesa, nº 54, p. 11-31.
- THIL, Geoffrey (2006). *Poder Marítimo: Questões Relevantes e Desafios*. Revista da Escola de Guerra Naval (Brasil), nº 7, p. 8-31

Conferências

- CARREIRA, Silva, Conferência no IESM (2007)
- FARIA, Lynce, Conferência no IESM (2006)
- PEREIRA, Rui, Conferência no IESM (2007)
- RIBEIRO, Mota, Conferência no IESM (2006)

Documentos oficiais

- Decreto-lei nº 43/2002, de 02 de Março – “*Aprova o Sistema de Autoridade Marítima*”
- Decreto-lei nº 44/2002, de 02 de Março – “*Aprova a estrutura, organização, funcionamento e competências da Autoridade Marítima Nacional*”.
- Decreto-lei nº 45/2002, de 02 de Março – “*Estabelece o regime de contra-ordenações a aplicar nos casos dos ilícitos ocorridos nas áreas sob jurisdição da Autoridade Marítima Nacional*”.
- Decreto-lei nº 46/2002, de 02 de Março – “*Atribui às Autoridades Portuárias competência em matéria de segurança marítima e portuária*”.
- Decreto-lei nº 198/2006, de 19 de Outubro – “*Estabelece o regime jurídico dos Esquemas de Separação de Tráfego*”.
- Lei nº 34/2006, de 28 de Julho – “*Determina a extensão das zonas marítimas*”.
- Decreto-lei nº 15/93, de 22 de Janeiro – “*Define o regime jurídico aplicável ao tráfico e consumo de estupefacientes e substâncias psicotrópicas*”.
- Decreto-lei nº 81/95, de 22 de Abril – “*Introduz alterações ao decreto-lei nº 15/93, de 22 de Janeiro*”.
- Lei nº 20/87, de 12 de Junho – “*Lei da Segurança Interna*”.
- Decreto-lei nº 248/95, de 21 de Setembro – “*Aprova o Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima*”.
- Decreto do Presidente da República nº 67-A/97, de 14 de Outubro – “*Ratifica a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*”.
- Directiva 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005 – “*Relativa ao reforço da segurança nos portos*”.
- Regulamento nº 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março – “*Relativo à melhoria da segurança de navios e instalações portuárias*”.
- Decreto-lei nº 226/2006, de 15 de Novembro – “*Define a estrutura orgânica prevista no Regulamento (CE) nº 725/2004, de 31 de Março*”.

- Resolução de Conselho de Ministros nº 163/2006, de 12 de Dezembro – “*Aprova a Estratégia para o Mar*”.
- Decreto do Presidente da República n.º 45/91, 6 de Setembro – “*Ratifica a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas*”. (Convenção de Viena de 1988)
- Programa do XVII Governo Constitucional.
- Resolução do Conselho de Ministros nº 40/2007, de 12 de Março – “*Cria, na dependência do Ministro da Defesa Nacional, a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar*”.

Documentos electrónicos

- OECD. *Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact* [em linha]. [Bruxelas]:Maritime Transport Committee. Head of Publications Service, Julho 2003 [referência de 14 de Dezembro de 2006]: Disponível na Internet em: <http://www.oecd.org/dataoecd/19/61/18521672.pdf>
- União Europeia. *Livro Verde: Para uma futura política da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares* [em linha]. [Bruxelas]: Comissão das Comunidades Europeias, 7 de Junho 2006 [referência de 20 de Dezembro de 2006]: Disponível na Internet em: http://www.mdn.gov.pt/LVO/livro_verde_portugues.pdf
- Ministério da Defesa. *Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos* [em linha]. [Lisboa]. Comissão Estratégica dos Oceanos, 15 de Março de 2004 [referência de 20 de Dezembro de 2006]: Disponível na Internet em: http://www.portugal.gov.pt/NR/rdonlyres/8C1F00F7-7589-4FDF-B0FC-09209A1291C5/0/Relatorio_Oceanos_I.pdf
- DELFAUD, Pierre. *A Segurança do Transporte e do Tráfego Marítimo de Mercadorias* [em linha.]. Rede Transnacional Atlântica dos Parceiros Económicos e Sociais, Maio 2005 [referência de 2 de Fevereiro de 2007]: Disponível na Internet em: http://www.rta-atn.org/default_pt.asp

Sites internet consultados

- <http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT>
- <http://dre.pt/>
- http://www.portugal.gov.pt/Portal/PT/Governos/Governos_Constitucionais/GC17/Programa/

- <http://www.moptc.pt/tempfiles/20061215174317moptc.pdf>
- http://www.rta-atn.org/default_pt.asp
- <http://www.imo.org/>
- <http://www.marinha.pt/Marinha/pt>
- <http://www.sef.pt/portal/V10/PT/asp/page.aspx>
- <http://www.policiajudiciaria.pt/>
- <http://www.gnr.pt/>
- <http://www.imarpor.pt/>
- <http://www.uscg.mil/>
- <http://www.dma.dk/sw164.asp>
- <http://centreforforeignpolicystudies.dal.ca/pubs/marsecreportsandpapers.php>
- <http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-home>
- <http://www.emsa.eu.int/end179d001.html>
- <http://www.guardiacostiera.it/en/>
- <http://www.emam.mdn.gov.pt/>

APENDICE 1

Glossário de Conceitos

- **Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos** – (ACPTMP) - É a entidade que, ao nível nacional, coordena, implementa e supervisiona a aplicação das medidas de protecção previstas, em relação aos navios, às instalações portuárias e aos portos. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro)
- **Autoridade marítima** - É o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos actos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional. (Decreto-Lei 43/2002, 02 de Março)
- **Autoridade de protecção do porto** (APP) - É a autoridade competente para as questões de protecção num porto. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro)
- **Código ISPS** - É o código internacional para a protecção dos navios e das instalações portuárias da Organização Marítima Internacional (OMI), na sua versão actualizada. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro).
- **Detenção do navio.** É a proibição formal de um navio sair para o mar em resultado de anomalias detectadas nos termos do presente decreto-lei, que, isolada ou conjuntamente, constituam uma ameaça séria para a protecção ou segurança das pessoas, do navio, ou outra propriedade. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro)
- **Esquemas de Separação de Tráfego** (EST). São os corredores de passagem de navios junto a costa.
- **Fronteiras Marítimas.** Salvo se de outro modo for estabelecido por convenção internacional ou outra prática for adoptada a título provisório, a fronteira marítima do Estado Português com os Estados com costas adjacentes ou situadas frente a frente é constituída pela linha equidistante. (*Lei n.º 34/2006 de 28 de Julho*)

- **GMDSS**. Sistema de emergência e comunicações para embarcações, que substitui o anterior baseado no sistema manual de código Morse em 500 KHz e o canal de emergência 16 em VHF e 2182 KHz em MF. O GMDSS é um sistema automático que usa os satélites do sistema COSPAS-SARSAT e uma tecnologia de chamada digital selectiva. Através de equipamento apropriado tem a vantagem da simplificação das operações rádio (alertas), da melhoria da busca e salvamento, da localização do pedido de socorro e de um sistema de alerta a nível mundial coordenado em centros de salvamento específicos. Permite também uma rápida disseminação das comunicações de Urgência e Segurança, Avisos aos Navegantes e Informação Meteorológica.
- **Inspeção Aprofundada**. É uma inspeção suplementar em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a uma vistoria aprofundada, no que se refere à verificação do cumprimento das prescrições deste decreto-lei e do regulamento. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro)
- **Instalação portuária (IP)**. É o local onde tem lugar a *interface* navio/porto, incluindo, se aplicável, os fundeadouros, os cais de espera e os acessos pelo lado do espelho de água. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro).
- **Interface navio-porto**. São as interacções que ocorrem quando um navio é directa e imediatamente afectado por actividades que implicam o movimento de pessoas ou mercadorias, ou a prestação de serviços portuários, de ou para o navio. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro).
- **Mar Territorial**. Espaço marítimo, em que o Estado costeiro exerce a soberania, em conformidade com a Lei do Mar. Tem como limite exterior a linha cujos pontos distam 12 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base. (*Lei n.º 34/2006 de 28 de Julho*).
- **Maritime Security**. No âmbito do reforço da protecção dos navios e instalações portuárias significa a combinação de medidas preventivas para proteger os navios de comércio e as instalações portuárias contra ameaças de actos ilícitos intencionais. (Regulamento (EC) 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 31 de Março).

- **Maritimidade**. Representa um conjunto de várias práticas (económicas, sociais e, sobretudo simbólicas) resultante da interacção humana com um espaço particular e diferenciado do continental: o espaço marítimo. A maritimidade não é um conceito ligado directamente ao mundo oceânico enquanto entidade física, é uma produção social e simbólica.
- **Plano de Protecção da Instalação Portuária** (PIIP). É o plano elaborado para garantir a aplicação de medidas destinadas a reforçar a protecção da instalação portuária, bem como dos navios, das pessoas, da carga, das unidades de transporte de carga e das provisões dos navios no interior da instalação portuária. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro)
- **Plano de Protecção do Navio** (PPN). É o plano elaborado para garantir a aplicação, a bordo do navio, de medidas destinadas a proteger as pessoas, a carga, as unidades de transporte de carga, as provisões de bordo e o próprio navio. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro)
- **Plano de Protecção do Porto** (PPP) - É o plano elaborado para garantir a aplicação de medidas destinadas a reforçar a protecção do porto e que incorpora os planos de protecção das instalações portuárias existentes no seu perímetro elaborados nos termos do regulamento. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro)
- **Plataforma Continental**. Compreende o leito e o subsolo, em que os Estados costeiros exercem a soberania para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais. Tem como limite exterior a linha cujos pontos definem o bordo exterior da margem continental ou a linha cujos pontos distam 200 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. (*Lei n.º 34/2006 de 28 de Julho*)
- **Poder de autoridade marítima** - É o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos actos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional. (Decreto-Lei 43/2002, 02 de Março)
- **Porto** - É a área em terra e na água, com os limites definidos pelo Estado, em que foram feitas obras e instalados equipamentos que permitam, principalmente, a

recepção de navios, a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a recepção e entrega de mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros, no qual é exercida a autoridade do Estado, especificamente em termos de acesso e ou de recusa de entradas e largadas. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro)

- **Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos**. É o conjunto das medidas preventivas a aplicar em âmbito marítimo destinadas a reforçar a protecção dos navios, das instalações portuárias e dos portos, na acepção do termo em língua inglesa security. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro).
- **Recognized Maritime Picture**. Representa o panorama (imagem) de situação numa determinada área marítima construído a partir da recolha sistemática de informação por sensores e outras fontes, mantendo a posição, identificação e movimento dos navios nessa área geográfica.
- **Salvação Marítima (Salvage)**. É o processo de salvamento do navio e da carga em perigo e compreende o reboque, o desenganche e a reparação de danos do navio. Hoje em dia, a protecção ambiental tem muitas vezes uma prioridade mais elevada do que salvar o navio ou a carga.
- **Segurança Interna** - É o conjunto de actividades desenvolvidas pelo Estado tendo em vista, designadamente, garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens e prevenir a criminalidade e que, ao abrigo da Lei n.º 20/87, de 12 de Junho, são exercidas nos termos da lei penal e processual penal e das leis orgânicas das polícias e serviços de segurança. (Decreto-Lei 226/2006, de 15 Novembro)
- **Sistema de Autoridade Marítima** (SAM) – É o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima. (Decreto-Lei 43/2002, 02 de Março).
- **Zona Contígua**. Espaço marítimo, em que o Estado costeiro exerce jurisdição aduaneira, fiscal, de imigração ou sanitária. Tem como limite exterior a linha cujos pontos distam 24 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base. (*Lei n.º 34/2006 de 28 de Julho*)

- **Zona Económica Exclusiva (ZEE)**. Espaço marítimo em que o Estado costeiro exerce soberania, para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos e jurisdição para fins de investigação científica e protecção e preservação do meio marinho. Tem como limite exterior a linha cujos pontos distam 200 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base. (*Lei n.º 34/2006 de 28 de Julho*)

APENDICE 2

PRINCIPAIS ACIDENTES MARÍTIMOS



1. *ACHILLE LAURO*

Quando em 3 de Outubro de 1985 o paquete italiano “*Achille Lauro*” zarpou de Génova com a intenção de realizar um cruzeiro pelo Mediterrâneo, com escalas em Alexandria no Egipto e *Ashod* em Israel, não se podia imaginar o desfecho trágico desta viagem. Um grupo de 4 homens armados que asseguravam actuar em nome da Frente de Libertação da Palestina, quando o navio se encontrava em águas territoriais egípcias, tomou a tripulação e os passageiros como reféns sob ameaça de morte e desviou o navio para o porto de *Tartus* na Síria. Aí os sequestradores expressaram ao presidente Sírio (*Assad*) as suas exigências, nomeadamente, a libertação de 50 prisioneiros palestinianos detidos em Israel e a pretensão de fazer do porto de “*Tartus*” a base para as negociações, o que foi negado de imediato. Como reacção a esta recusa, os sequestradores acabaram por matar um dos passageiros.

Perante esta situação, a Organização de Libertação da Palestina (OLP) de *Asser Arafat* pôs-se em contacto com o grupo terrorista, convencendo-o a trazer o navio de regresso ao Egipto para aí encetar as negociações. Na manhã seguinte o navio atracava em *Port Said* e à tarde o governo egípcio anunciava a rendição dos sequestradores. Os terroristas acabaram por ser capturados numa intervenção militar dos EUA.



2. *ARAGON*

O petroleiro “*Aragon*”, que arvorava bandeira espanhola, no dia 26 de Dezembro de 1988, em rota de Espanha para o México com cerca de 235 000 toneladas de crude, sofreu uma ruptura num dos tanques de combustível devido ao mau tempo.

Este acidente causou um derramamento de cerca de 25 000 toneladas de crude que, após três semanas, deram à costa na Ilha de Porto Santo, no Arquipélago da Madeira, contaminando a praia.



3. **ERIKA**

Em 11 Dezembro 1999, o petroleiro “*Erika*”, que arvorava bandeira de Malta, viajava de *Dunkirk* (França) para Livorno (Italia) carregado com 31.000 toneladas de fuelóleo pesado. O navio, ao enfrentar condições de mar muito adversas (força 8 a 9) no Golfo da Biscaia, confrontou-se com problemas estruturais e num golpe de mar acabou por quebrar em dois ao largo da Bretanha. A quantidade de combustível derramado foi estimada entre 7.000 e 10.000 toneladas.



4. **EXXON VALDEZ**

Em 24 de Março de 1989, o petroleiro da maior petrolífera do mundo (*Exxon Corporation*) derramou entre 50.000 a 150.000 m³ de crude na costa do Alasca (EUA), afectando as plantas e vida animal até hoje. O impacto ambiental foi de grandes proporções, com milhares de animais mortos, já que a região é o “*habitat*” natural de pássaros marinhos, lontras, orcas e salmão.

5. LIMBURG



No dia 6 de Outubro de 2002, o petroleiro “*Limburg*”, que arvorava bandeira francesa, no golfo de *Aden* ao largo do Iémen sofreu uma violenta explosão a estibordo, daí resultando um incêndio de grandes proporções. Estima-se que cerca de 90.000 barris de crude se terão espalhado pelo golfo de *Aden* (Mar Árábico).

Embora inicialmente as autoridades do Iémen defendessem que a explosão resultou dum acidente, a verdade é que investigações posteriores detectaram a presença de explosivos (TNT). Isto confirma um ataque feito por uma embarcação carregada de explosivos, reivindicado pela *Al Qaeda* através da *Jehad.net website*.

6. PRESTIGE



Em 13 de Novembro de 2002 ocorreu a maior catástrofe ambiental que até ao momento havia sacudido a costa galega, com o afundamento e posterior derramamento de milhares de toneladas de fuelóleo por parte do petroleiro “*Prestige*“. A imensa maré negra afectou uma ampla zona compreendida entre o norte de Portugal e as *Landas* ou *Vendée* em França, com especial incidência na costa espanhola da Galiza que possui grande valor ecológico (Rias Baixas) e onde existe uma notável indústria pesqueira.



7. USS COLE

Em 12 Outubro de 2000 o navio de guerra americano “USS Cole” (DDG 67) – *Guided Missile Destroyer* – quando atracado no porto de Aden no Iémen, sofreu um ataque perpetrado por uma pequena embarcação carregada com explosivos e arremessada contra a área da casa das máquinas. O navio encontrava-se destacado na região para patrulhar o embargo de exportações de petróleo do Iraque.

O ataque foi pensado exactamente para maximizar o número de vítimas. Na zona em que se deu o embate, entre as salas de comando e casa das máquinas, estão os alojamentos da tripulação. Tanto a zona da proa como a zona de ré são áreas de blindagem reforçada e certamente um ataque nessas zonas minimizaria o efeito da explosão. Além disso, estas áreas não têm tripulantes ou alojamentos próximos.

APENDICE 3

PLANO DE PROTECÇÃO MARÍTIMA



O terrorismo transnacional alterou o “*campo de batalha*”. Vindo não se sabe de onde, atacando pessoas indefesas e usando meios de transporte civis como armas, alteraram a forma como devemos pensar a segurança interna.

Antes do 11 de Setembro de 2001 era fácil separar a segurança interna da segurança externa. Isto nunca mais vai acontecer, em particular no ambiente marítimo, porque as linhas de comunicação e os portos são vulneráveis a ataques terroristas. Esta vulnerabilidade não é surpresa, considerando quanto aberto e fluído o comércio marítimo se tornou nos últimos vinte anos.

A resposta no curto prazo passa pela melhoria da cooperação entre os vários departamentos governamentais com vista a incrementar a troca e partilha de informação, fundamental para se poder conhecer o panorama de situação marítima.

O objectivo que se pretende alcançar é conseguir sinergias que permitam aos decisores operacionais prevenir ou lidar com uma ameaça o mais longe possível da orla costeira. Para isso é necessário desenvolver um plano de protecção marítima alicerçado nesse panorama de situação, resultante da análise e fusão de toda a informação recolhida.

Na elaboração deste plano dever-se-á ter em conta as características do espaço, a

tipologia do tráfego e a respectiva análise de risco. Por isso, a sua configuração deve obedecer a um conceito baseado em três áreas de protecção que se expandem em profundidade a partir de terra para o mar. A primeira área refere-se ao porto, instalações portuárias e zona portuária, correspondendo aos planos de protecção do porto (PPP) e das instalações portuárias (PIIP) previstos no decreto-lei 226/2006, relativo ao código ISPS, que integram o plano geral. A área seguinte deverá ser limitada pelo limite exterior da zona contígua (24 milhas da costa), incluindo nessa área o mar territorial e águas interiores adjacentes à zona portuária. Trata-se de um espaço marítimo de grande densidade de navios, em que o Estado exerce soberania até às 12 milhas (mar territorial) e jurisdição aduaneira, sanitária, fiscal e de imigração até às 24 milhas (zona contígua). Uma terceira área deverá cobrir as águas internacionais de interesse, incluindo a ZEE.

Para cada área deverão estar previstas tarefas específicas de protecção, associadas à salvaguarda de pessoas e bens, de intervenção, de domínio do panorama de situação e de cooperação. Nesta matriz, o enfoque na área portuária deverá estar nas actividades de salvaguarda de pessoas e bens (vedações, câmaras de vídeo, controlo de pessoas, escrutínio de cargas e contentores, etc.). Nas águas costeiras e vias de aproximação, a ênfase deverá estar centrada na combinação do panorama de situação com a cooperação e a intervenção. Isto compreende actividades de vigilância, de intervenção (abordagens, visitas e inspecções) e de cooperação internacional e interdepartamental na troca e partilha de informação.

O panorama marítimo deve ser compilado, fundindo toda a informação obtida, incluindo dados sobre os navios, tripulações, passageiros e carga, a fornecer pelos vários departamentos.

A fusão da informação é a actividade que leva ao conhecimento do panorama de situação (situational awareness). O facto dos navios estarem obrigados a fazerem o pedido de entrada nos portos com 24 horas de antecedência é uma medida de protecção positiva, mas os seus efeitos só serão plenos se houver capacidade para tratar toda a informação relativa a esse navio.

O panorama marítimo, resultante da compilação de todos os dados obtidos por meios físicos de vigilância e intervenção (surveillance and tracking) atribuídos ao plano (navios, aviões, radares (VTS), AIS, satélites, etc.) e combinados com a informação (human intelligence) vinda dos vários departamentos, permite a obtenção de uma “Recognized Maritime Picture” (RMP) consistente que permite aos decisores rápido acesso a informação pertinente necessária para apoiar as decisões operacionais. Para o efeito é

necessário que todos os intervenientes estejam ligados em rede e que haja uma estrutura líder com capacidade nacional para fundir aos dados da vigilância, analisá-los, e coordenar a acção na esfera marítima.

O caminho a seguir no plano da protecção marítima é sem dúvida o da cooperação interdepartamental, reunindo os recursos de vigilância e pondo em prática uma gestão integrada das actividades previstas no plano. Complementarmente, deverão existir planos de contingência para acudir a situações de calamidade ou acidente grave, que prevejam os meios e acções necessárias à gestão de consequências (controlo de danos).

APÊNDICE 4

| LISTA DAS DIRECTIVAS ADOPTADOS PELA UNIÃO EUROPEIA | | |
|---|---|---|
| Ano | Descrição | Documento |
| 1976 | Concerne la pollution causée par certaines substances dangereuses déversées dans le milieu aquatique de la Communauté. | Directive n° 76/464 du Conseil (4 Mai) |
| 1978 | Pour l'adoption d'un programme d'action des Communautés européennes en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures dans la mer. | Résolution du Conseil. (26 Juin) |
| 1979 | Concerne la conservation des oiseaux sauvages. Appelée « Directive oiseaux ». Définit des Zones Spéciales de Conservation, constitutives du réseau Natura 2000. | Directive n° 79/409 du Conseil. (2 Avril) |
| 1980 | Relative à la création d'un comité consultatif en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures à la mer. | Décision de la Commission n° 80/686 (25 Juin) |
| 1985 | Modifie la décision 80/686 relative à la création d'un comité consultatif en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures à la mer. | Décision de la Commission n° 85/208 (25 Mars) |
| 1986 | Pour l'établissement d'un système communautaire d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures et autres substances dangereuses dans la mer ou dans les eaux intérieures. | Décision du Conseil n° 86/85 (6 Mars) |
| 1987 | Modifie la décision 80/686 relative à la création d'un comité consultatif en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures dans la mer. | Décision de la Commission n° 87/144 (13 Février) |
| 1988 | Modifie la décision 86/85 pour l'établissement d'un système communautaire d'information pour le contrôle et la réduction de la pollution causée par le rejet d'hydrocarbures et autres substances dangereuses dans la mer ou dans les eaux intérieures. | Décision du Conseil n° 88/346 (16 Juin) |

| | | |
|------|--|---|
| 1991 | Relatif au changement de registre des navires à l'intérieur de la Communauté. | Règlement n° 613/91 du Conseil. (4 Mars) |
| 1992 | Concerne le conservation des habitats naturels, ainsi que de la faune et de la flore sauvages. Appelée « Directive habitat ». Définit des Zones Spéciales de Conservation, constitutives du réseau Natura 2000. | Directive n° 92/43 du Conseil. (21 Mai) |
| 1993 | Relatif à l'application des amendements à la convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi qu'à la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires aux fins du règlement (CEE) n° 613/91 du Conseil. | Règlement n° 2158/93 de la Commission. (28 Juillet) |
| 1993 | Relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports de la Communauté ou en sortant, et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes. | Directive n° 93/75 du Conseil. (13 Septembre) |
| 1994 | Concerne la mise en oeuvre de la résolution A747 de l'OMI relative au jaugeage des citernes à ballast à bord des pétroliers à ballast séparé. | Règlement n° 2978/94 du Conseil. (21 Novembre) |
| 1994 | Établit des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. | Directive n° 94/57 du Conseil. (22 Novembre) |
| 1994 | Concerne le niveau minimal de formation des gens de mer. (Introduit, dans le droit communautaire, les dispositions de la convention STCW de 1978). | Directive n° 94/58 du Conseil. (22 Novembre) |
| 1995 | Concerne l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux condition de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port). <i>(Intègre les dispositions du Mémoire de Paris dans l'ordre juridique communautaire).</i> | Directive n° 95/21 du Conseil. (19 Juin) |

| | | |
|------|---|--|
| 1996 | Institue un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par État du port. | Directive n° 96/40 de la Commission. (25 Juin) |
| 1996 | Application, sur demande de la France, de l'article 5 §4 de la directive n° 93/75/CEE du Conseil relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant, et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes. | Décision de la Commission n° 96/513. (29 Juillet) |
| 1997 | Modifie la directive n° 93/75 sur les conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant, et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes. | Directive n° 97/34 de la Commission. (6 Juin) |
| 1998 | Concerne la conclusion par la Communauté européenne de la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et de l'accord du 28 juillet 1994 relatif à l'application de la partie XI de ladite convention. | Décision du Conseil. N° 98/392. (23 Mars) |
| 1998 | Établit des normes et règles de sécurité pour les navires à passagers. | Directive n° 98/18 du Conseil. (17 mars) |
| 1998 | Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux condition de vie et de travail à bord des navires (contrôle par État du port). (Mise à jour de la directive n° 95/21 quant aux conventions applicables en matière de contrôle inclut tous les amendements intervenus pour la convention SOLAS 74, MARPOL 73/78, STCW 78 et le Mémorandum de Paris). | Directive n° 98/25 du Conseil. (27 Avril) |

| | | |
|------|--|---|
| 1998 | <p>Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux condition de vie et de travail à bord des navires (contrôle par État du port). (Donne une nouvelle liste des navires à inspecter prioritairement).</p> | <p>Directive n° 98/42 de la Commission.</p> <p>(19 Juin)</p> |
| 1999 | <p>Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux condition de vie et de travail à bord des navires (contrôle par État du port).</p> | <p>Directive n° 99/97 de la Commission.</p> <p>(13 Décembre)</p> |
| 2000 | <p>Concerne les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.</p> <p>(Possibilité de retenir un navire qui soit ne certifie pas qu'il a déposé ses déchets et résidus dans le port, soit qui n'atteste pas qu'il a la capacité d'aller au port suivant pour le faire. Objectif : réduire le nombre de situation de dégazage sauvage.)</p> | <p>Directive n° 2000/59 du Parlement européen et du Conseil.</p> <p>(27 Novembre)</p> |
| 2000 | <p>Établit un cadre communautaire de coopération dans le domaine de la pollution marine accidentelle ou intentionnelle</p> | <p>Décision du Parlement européen et du Conseil. N° 2850/2000.</p> <p>(20 Décembre)</p> |
| 2001 | <p>Concerne le niveau minimal de formation des gens de mer et la délivrance de leurs titres.</p> | <p>Directive n° 2001/25 du Parlement européen et du Conseil.</p> <p>(4 Avril)</p> |
| 2001 | <p>Institut un mécanisme communautaire visant à favoriser une coopération renforcée dans le cadre des intervention de secours relevant de la protection civile.</p> | <p>Décision du Conseil. N° 2001/792.</p> <p>(23 Octobre)</p> |

| | | |
|------|--|--|
| 2001 | Établit des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers. | Directive n° 2001/96 du Parlement européen et du Conseil. (4 Décembre). |
| 2001 | Modifie la directive n° 94/57 du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. (Renforce l'encadrement des sociétés de classification en introduisant une procédure de suspension ou de retrait de l'agrément par la Commission.) | Directive n° 2001/105 du Parlement européen et du Conseil. (10 Décembre) |
| 2001 | Modifie la directive n° 95/21 du Conseil sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par État du port). (Obligation pour les États membres d'inspecter certaines catégories de navires présentant des risques importants et de refuser l'accès à leurs ports des navires ayant été immobilisés à deux reprises, au cours des deux années précédentes, pour manquement aux règles de sécurité.) | Directive n° 2001/106 du Parlement européen et du Conseil. (19 Décembre) |
| 2002 | Relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, et abroge le règlement (CE) n° 2978/94 du Conseil. | Règlement n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil. (18 Février) |
| 2002 | Modifie la directive n° 98/18 du Conseil établissant des règles et des normes de sécurité pour les navires à passagers. | Directive n° 2002/25 de la Commission. (5 Mars) |

| | | |
|------|--|---|
| 2002 | Modifie la décision n° 96/587 relative à la publication de la liste des organismes agréés qui ont été notifiés par les États membres conformément à la directive n° 94/57 du Conseil. | Décision de la Commission. N° 2002/221. (14 Mars) |
| 2002 | Institue une Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM). | Règlement n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil. (27 Juin) |
| 2002 | Relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'informations, et abroge la directive n° 93/75 du Conseil. Relative aux lieux de refuge : demande aux États membres d'établir des plans-types. | Directive n° 2002/59 du Parlement européen et du Conseil. (27 Juin) |
| 2002 | Autorise les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « hydrocarbures de soute »), ou à y adhérer | Décision du Conseil. N° 2002/762. (19 Septembre) |
| 2002 | Institue un Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifie les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (pour y inclure des références au COSS). | Règlement n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil. (5 Novembre) |
| 2002 | Porte modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires. | Directive n° 2002/84 du Parlement européen et du Conseil. (5 Novembre) |
| 2002 | Institue le Fonds de solidarité de l'Union Européenne. (Objectif : permettre à la Communauté de répondre de façon rapide, efficace et souple à dès situations d'urgence). | Règlement n° 2012/2002 du Conseil. (11 Novembre) |

| | | |
|------|---|--|
| 2002 | Autorise les États membres à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention HNS), ou à y adhérer | Décision du Conseil. N° 2002/971. (18 Novembre) |
| 2003 | Interdit les composés organostanniques sur les navires. | Règlement n° 782/2003 du Parlement européen et du Conseil. (14 Avril) |
| 2003 | Modifie le règlement (CE) n° 417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque | Règlement n° 1726/2003 du Parlement européen et du Conseil. (22 Jjuillet) |
| 2003 | Modifie la directive n° 2001/25 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer. | Directive n° 2003/103 du Parlement européen et du Conseil. (17 Novembre) |
| 2004 | Autorise les États membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le Protocole de 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorise l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence. | Décision du Conseil. N° 2004/246. (2 Mars) |
| 2004 | Modifie le règlement n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil instituant un Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires. | Règlement n° 415/2004 de la Commission. (5 Mars) |

| | | |
|------|---|--|
| 2004 | Relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. | Règlement n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil. (31 Mars) |
| 2004 | Relatif au changement de registre des navires de charge et des navires à passagers à l'intérieur de la Communauté, et abroge le règlement n° 613/31 du Conseil. | Règlement n° 789/2004 du Parlement européen et du Conseil. (21 Avril) |

APÊNDICE 5

LISTA DOS CONVÊNIOS E PROTOCOLOS ADOPTADOS PELA OMI

| Organização responsável | Ano | Convénio Marítimo Internacional | Acrónimo ou Abreviatura |
|--|------------|---|--|
| BRUSSEL CONVENTION | 1952 | International Convention relating to the Arrest of Sea-Going Ships. | ARREST OF SEAGOING SHIPS |
| | 1957 | International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea going Ships, and Protocol of Signature. | LIABILITY OF OWNERS OF SEA GOING SHIPS |
| ONU - UN | 1982 | United Nations Convention On the Law Of the Sea | UNCLOS |
| OMI - IMO Organização Marítima Internacional | 1965 | Convention on Facilitation of International Traffic. | FAL |
| | 1966 | International Convention on Load Line sand its Protocol 1988 | LL |
| | 1969 | International Convention on Tonnage Measurement of Ships | TONNAGE |
| | 1969 | International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties. | INTERVENTION |
| | 1969 | International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage. | CLC 69 |
| | 1971 | International Convention on the establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. | FUND 71 |
| | 1971 | Convention relating to Civil Liability to the field of Maritime Carriage of Nuclear Material. | NUCLEAR |
| | 1971 | Special Trade Passengers Ships Agreement. | STP |

| | | | |
|---|------|---|------------------------|
| <p>OMI - IMO</p> <p>Organização Marítima Internacional</p> | 1972 | Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and other matter | LDC |
| | 1972 | Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea. | COLREG |
| | 1972 | International Convention for Safe Containers Protocol on Space | CSC |
| | 1973 | Requirements for Special Trade Passengers Ships. | SPACE STP |
| | 1974 | Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea. | PAL |
| | 1974 | International Convention for the Safety of Life at Sea. | SOLAS |
| | 1975 | IMO Resolution A 321 (IX) on Ship control | SHIP CONTROL |
| | 1976 | Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. | LLMC |
| | 1978 | International Convention for the Prevention of Pollution from Ships of 1973 as modified by the Protocol. | MARPOL 73/78 |
| | 1978 | International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel. | STCW |
| | 1979 | The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels. | SFV |
| | 1979 | International Convention on Maritime Search and Rescue. | SAR |
| | 1988 | Convention for the Suppression of Unlawful Act Against the Safety of Maritime Navigation. | SUA |
| | 1989 | International Convention on Salvage | SALVAGE |

| | | | |
|---|------|--|--------------------|
| <p>OMI - IMO</p> <p>Organização Marítima Internacional</p> | 1993 | IMO Assembly Resolution A 741 (18) on International Safety Management Code | ISM Code |
| | 1995 | International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel | STCW-F |
| | 1996 | International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea | HNS |
| | 1999 | IMO Resolution A 882 (21) on Port State Control | PORT STATE CONTROL |
| | 2000 | Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances | HNS PROTOCOL |
| | 2001 | International Convention on the Control of Harmful Anti-Fouling Systems on Ships | AFS |
| | 2001 | International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage | BUNKERS |
| | 2002 | International Ship and Port Facility Security Code | ISPS CODE |
| | 2004 | Resolution IMO A 949 (23), Guidelines on Places of Refuge for Ships in need of Assistance | PLACE OF REFUGE |
| | 2004 | Wreck Removal Draft Convention | WRDC |
| | 2004 | International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments | BALLAST WATER |
| <p>MOU</p> | 1982 | Paris Memorandum of Understanding on Port State Control | PARISMOU |

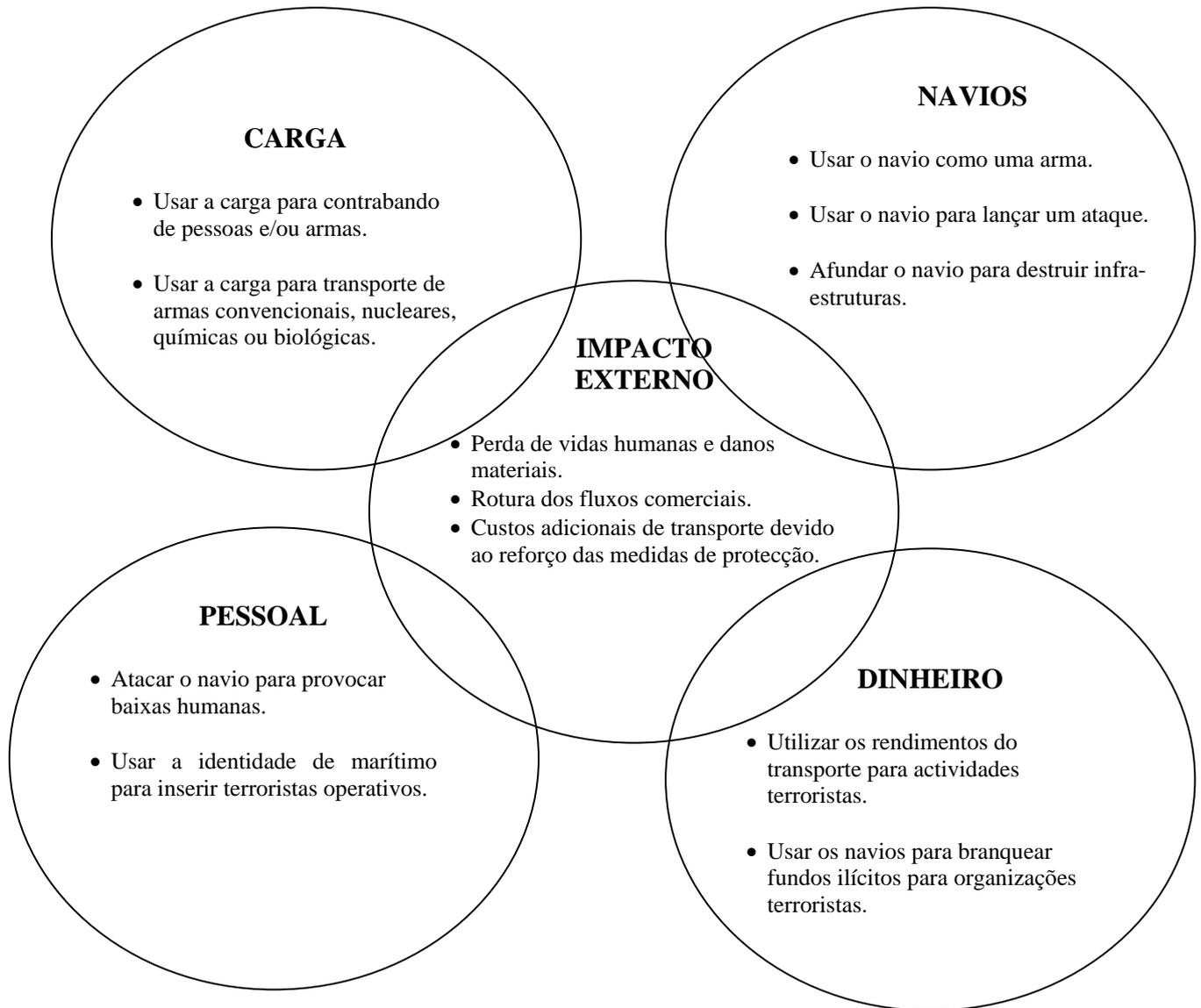
| | | | |
|---|------|--|----------------------------------|
| MOU | 1992 | Latin American Agreement on Port State Control of Vessels | VINA DEL MAR MOU |
| | 1993 | Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region | TOKYOMOU |
| | 1996 | Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region | CARRIBEAN MOU |
| | 1997 | Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region. | MEDMOU MOU |
| | 1998 | Memorandum of Understanding on Port State Control for the Indian Ocean Region | INDIAN OCEAN MOU |
| | 1999 | Memorandum of Understanding on Port State Control in the West and Central African Region | WEST AND CENTRAL AFRICAN MOU |
| | 2000 | Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region | BLACK SEA MOU |
| CNUCED / UNTAC Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento | 1974 | United Nations Convention on a Code of conduct for Liner Conferences | CODE FOR LINER CONFERENCES |
| | 1980 | United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods | MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS |
| | 1986 | United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships | REGISTRATION OF SHIPS CONVENTION |
| | 1993 | International Convention on the Arrest of Ships | ARREST OF SHIPS |

| | | | |
|--|------|---|---------------------------------|
| <p>UNCITRAL</p> <p>United Nations Commission on Trade Law</p> | 1968 | International Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924 and the Protocol to amend the International Convention for the Unification of Law relating to Bills of Lading. | HAGUES RULES - VISBY RULES |
| | 1978 | United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea | HAMBURG RULES |
| | 1991 | United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade | LIABILITY OF TERMINAL OPERATORS |
| | 1993 | International Convention on Liens and Mortgages | LIENS AND MORTGAGES CONVENTION |
| <p>OIT/ ILO</p> <p>Organização Internacional do Trabalho</p> | 1973 | C 137 Convention concerning the Social Repercussions of New Methods of cargo Handling in Docks | DOCK WORK |
| | 1976 | C 147 Convention concerning minimum standard in Merchant Ships | MERCHANT SHIPPING |
| | 1979 | C 152 Convention concerning Occupational Safety and Health (Dock work) | OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH |
| | 1987 | C 163 Convention concerning seafarers' welfare at Sea and in Ports. | SEAFARERS' WELFARE |

APÊNDICE 6

TERRORISMO

FACTORES DE RISCO PARA O TRÁFEGO MARÍTIMO



Fonte: Adaptado do relatório da OCDE, de Julho 2003 – “*Security in Maritime Transport*”

ANEXOS

ACERVO LEGISLATIVO RELEVANTE

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Decreto-Lei n.º 43/2002

de 2 de Março

As novas realidades e os novos desafios que se apresentam à segurança marítima, acompanhados pela evolução da regulamentação técnica internacional, comunitária e nacional, fizeram incidir a atenção dos Estados em matéria de segurança marítima, em geral, e de protecção do ecossistema marinho, em particular. Estas circunstâncias determinaram, ao longo do tempo, a necessidade de aperfeiçoamento e desenvolvimento dos conhecimentos e competências técnicas dirigidas, prioritariamente, ao combate à criminalidade por via marítima e ao tráfico de estupefacientes, à salvaguarda da vida humana no mar e à defesa e preservação do meio marinho.

Consideradas a extensão da costa portuguesa, cuja vigilância importa assegurar de forma eficaz, e a situação geoestratégica de Portugal, que corresponde à confluência das mais importantes e movimentadas rotas marítimas internacionais, é exigível uma atenção acrescida tendo em vista a prevenção de situações potencialmente lesivas do interesse nacional e comunitário. Por outro lado, Portugal dispõe da segunda maior zona económica exclusiva da Europa, o que igualmente postula a existência de instrumentos susceptíveis de responder capazmente aos desafios daí resultantes.

Manifestando já estas e outras preocupações, o Governo aprovou as Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 185/96, de 28 de Novembro, e 84/98, de 10 de Julho, as quais apontaram no sentido da reavaliação global das características e tipos de entidades, órgãos ou serviços com responsabilidades no exercício da autoridade marítima, com especial incidência nos instrumentos de articulação e coordenação dos mesmos, com vista à melhoria da eficácia e operacionalidade da sua actuação.

No âmbito dessa reavaliação, é reconhecido especial relevo à intervenção gradual da Marinha nas denominadas «missões de interesse público», nomeadamente no campo da aplicação e verificação do cumprimento das leis e regulamentos marítimos, em espaços sob soberania ou jurisdição nacionais (entre outros, o controlo de navios, a fiscalização das pescas, o combate à poluição e repressão de outros ilícitos marítimos), cuja legitimização reside ainda no direito internacional, que lhe confere instrumentos para o combate ao narcotráfico, ao terrorismo e ao tráfico de pessoas. O presente diploma adere a essa lógica de consolidação dos meios institucionais e organizativos da Marinha como pilar essencial da autoridade marítima.

Das preocupações e objectivos apontados resulta a necessidade de reforçar a eficácia da Administração, donde releva a urgência em proceder à articulação de todas as entidades com intervenção e responsabilidades no espaço marítimo, entre outras, a autoridade marítima, as autoridades portuárias e organismos vocacionados para a protecção ambiental.

Adopta-se, assim, um novo conceito de sistema da autoridade marítima (SAM), assumindo carácter de transversalidade, passando a integrar todas as entidades, civis e militares, com responsabilidades no exercício da autoridade marítima. Este novo SAM passará a dispor de meios de coordenação nacional de nível ministerial e de coordenação operacional de alto nível, que poten-

ciarão uma nova dinâmica na conjugação de esforços, maximizando resultados no combate ao narcotráfico, na preservação dos recursos naturais, do património cultural subaquático e do ambiente e na protecção de pessoas e bens.

Igualmente importa potenciar as capacidades dos organismos e forças de segurança, por forma a concretizar os objectivos do Governo em matéria de combate ao tráfico ilícito de drogas, tal como definido na Resolução do Conselho de Ministros n.º 39/2001, de 9 de Abril, que aprova o Plano de Acção Nacional de Luta contra a Droga e a Toxicodependência, designadamente pela partilha de informação, planeamento de acções conjuntas no âmbito da vigilância das costas e espaços marítimos sob jurisdição nacional e celebração de protocolos de cooperação entre as várias entidades e órgãos que, em razão da matéria e do território, ali detêm responsabilidades.

Por fim, pela adopção do novo conceito de autoridade marítima nacional como parte integrante do SAM, criam-se condições de garantia de uma maior eficácia na utilização dos meios afectos à Marinha no exercício das actividades anteriormente enumeradas em actuação, singular ou conjunta, com outras entidades ou órgãos.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

CAPÍTULO I

Princípios gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma cria o sistema da autoridade marítima (SAM), estabelece o seu âmbito e atribuições e define a sua estrutura de coordenação.

2 — É criada a Autoridade Marítima Nacional (AMN), como estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços que, integrados na Marinha, possuem competências ou desenvolvem acções enquadradas no âmbito do SAM.

Artigo 2.º

Sistema da autoridade marítima

Por «SAM» entende-se o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima.

Artigo 3.º

Autoridade marítima

Para efeitos do disposto no presente diploma, entende-se por «autoridade marítima» o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos actos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

Artigo 4.º

Espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional

1 — Para efeitos do disposto no presente diploma, consideram-se «espaços marítimos sob soberania nacional» as águas interiores, o mar territorial e a plataforma continental.

2 — A Zona Económica Exclusiva (ZEE) é considerada espaço marítimo sob jurisdição nacional, onde se exercem os poderes do Estado no quadro da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Artigo 5.º

Zona contígua

O SAM exerce na zona contígua os poderes fixados na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em conformidade com a legislação aplicável àquele espaço marítimo sob jurisdição nacional.

Artigo 6.º

Atribuições

1 — O SAM tem por fim garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, no âmbito dos parâmetros de actuação permitidos pelo direito internacional e demais legislação em vigor.

2 — Para além de outras que lhe sejam cometidas por lei, são atribuições do SAM:

- a) Segurança e controlo da navegação;
- b) Preservação e protecção dos recursos naturais;
- c) Preservação e protecção do património cultural subaquático;
- d) Preservação e protecção do meio marinho;
- e) Prevenção e combate à poluição;
- f) Assinalamento marítimo, ajudas e avisos à navegação;
- g) Fiscalização das actividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não vivos;
- h) Salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo;
- i) Protecção civil com incidência no mar e na faixa litoral;
- j) Protecção da saúde pública;
- k) Prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente no que concerne ao combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria;
- l) Prevenção e repressão da imigração clandestina;
- m) Segurança da faixa costeira e no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais, quando aplicável.

CAPÍTULO II

Composição do sistema da autoridade marítima

Artigo 7.º

Organização

1 — Exercem o poder de autoridade marítima no quadro do SAM e no âmbito das respectivas competências as seguintes entidades:

- a) Autoridade marítima nacional;
- b) Polícia Marítima;
- c) Guarda Nacional Republicana;

- d) Polícia de Segurança Pública;
- e) Polícia Judiciária;
- f) Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;
- g) Inspeção-Geral das Pescas;
- h) Instituto da Água;
- i) Instituto Marítimo-Portuário;
- j) Autoridades portuárias;
- k) Direcção-Geral da Saúde.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o disposto na lei sobre as competências dos serviços e organismos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Artigo 8.º

Conselho Coordenador Nacional

1 — A coordenação nacional das entidades e órgãos integrantes do SAM é assegurada pelo Conselho Coordenador Nacional (CCN), composto pelos seguintes elementos:

- a) Ministro da Defesa Nacional, que preside;
- b) Ministro da Administração Interna;
- c) Ministro do Equipamento Social;
- d) Ministro da Justiça;
- e) Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas;
- f) Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território;
- g) Autoridade Marítima Nacional;
- h) Chefe do Estado-Maior da Força Aérea;
- i) Comandante-geral da Polícia Marítima;
- j) Comandante-geral da Guarda Nacional Republicana;
- k) Director nacional da Polícia de Segurança Pública;
- l) Director nacional da Polícia Judiciária;
- m) Director do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;
- n) Presidente do Instituto Marítimo-Portuário;
- o) Director-geral das Pescas e Aquicultura;
- p) Inspector-geral das Pescas;
- q) Director-geral da Saúde;
- r) Presidente do Instituto da Água.

2 — Integra ainda o CCN um representante de cada uma das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, a nomear pelo presidente do respectivo Governo.

3 — Participa nas reuniões do CCN o membro do Governo responsável pela coordenação da política de combate à droga e à toxicodependência sempre que estiverem agendados assuntos com aquela relacionados.

4 — Podem ainda participar no CCN os membros do Governo que tutelem entidades ou órgãos que, não integrando o SAM, possuam competências específicas que se enquadrem nas atribuições previstas no artigo 6.º, n.º 2.

5 — Os membros do Governo poderão fazer-se representar.

6 — Ao CCN compete:

- a) Aprovar e emitir orientações para assegurar a articulação efectiva entre entidades e órgãos de execução do poder de autoridade marítima;
- b) Definir metodologias de trabalho e acções de gestão que favoreçam uma melhor coordenação e mais eficaz acção das entidades e dos órgãos de execução do poder de autoridade marítima nos diversos níveis hierárquicos.

7 — O regulamento interno do CCN é aprovado por portaria dos membros do Governo previstos no n.º 1.

Artigo 9.º

Coordenação operacional e centralização de informação

1 — A coordenação operacional das entidades ou órgãos que exercem o poder de autoridade marítima no quadro do SAM é assegurada, a nível nacional, pelos respectivos dirigentes máximos.

2 — As entidades policiais que integram o SAM estão sujeitas ao regime de centralização de informação, de coordenação e intervenção conjunta, previsto no Decreto-Lei n.º 81/95, de 22 de Abril, no que respeita à actividade de combate ao narcotráfico.

Artigo 10.º

Regulamentação

A estrutura, organização, funcionamento e competências da AMN e dos órgãos e serviços nela integrados são aprovados por decreto-lei.

Artigo 11.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Dezembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Jaime José Matos da Gama — Guilherme d'Oliveira Martins — Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena — Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira — Rui António Ferreira Cunha — António Luís Santos Costa — Luís Garcia Braga da Cruz — Luís Manuel Capoulas Santos — António Fernando Correia de Campos — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Augusto Ernesto Santos Silva — Alberto de Sousa Martins.*

Promulgado em 11 de Fevereiro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Fevereiro de 2002.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

Decreto-Lei n.º 44/2002

de 2 de Março

O Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, definiu o sistema da autoridade marítima como tendo por fim garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, estabelecendo ainda o respectivo sistema orgânico de nível central, regional e local.

A dimensão da costa portuguesa e a especificidade da sua Zona Económica Exclusiva, cuja vigilância importa assegurar de forma eficaz, e a confluência neste espaço das mais importantes e movimentadas rotas marítimas internacionais, para além da necessidade de reforço da prevenção de situações potencialmente lesivas do interesse nacional e comunitário, determinaram a adopção de um novo conceito de sistema da autoridade

marítima, mais abrangente, cuja estrutura integra diversas entidades, órgãos e serviços.

Na sequência da nova filosofia de enquadramento das matérias relacionadas com a autoridade marítima, no quadro aprovado pelas Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 185/96, de 28 de Novembro, e 84/98, de 10 de Julho, e na sequência do disposto no Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março, que cria o sistema da autoridade marítima, estabelece o seu âmbito e atribuições e define a sua estrutura de coordenação, importa proceder à definição da estrutura da autoridade marítima nacional, dos seus órgãos e serviços, designadamente pela criação da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, que sucederá à Direcção-Geral de Marinha.

A Direcção-Geral da Autoridade Marítima, como organismo operativo da Autoridade Marítima Nacional, desenvolverá a sua actuação no novo quadro legal definido e em conformidade com as directrizes e orientações emitidas pelo recém-criado Conselho Coordenador Nacional do Sistema da Autoridade Marítima.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

CAPÍTULO I

Autoridade marítima nacional

SECÇÃO I

Objecto e atribuições

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma define, no âmbito do sistema da autoridade marítima (SAM), a estrutura, organização, funcionamento e competências da autoridade marítima nacional (AMN), dos seus órgãos e dos seus serviços.

2 — É criada, na estrutura da AMN, a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM).

Artigo 2.º

Atribuições da autoridade marítima nacional

1 — A AMN é a entidade responsável pela coordenação das actividades, de âmbito nacional, a executar pela Marinha e pela DGAM, na área de jurisdição e no quadro do SAM, com observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional, devendo submeter a este a proposta do respectivo orçamento.

2 — O Chefe do Estado-Maior da Armada é, por inêrência, a AMN.

SECÇÃO II

Estrutura da autoridade marítima nacional

Artigo 3.º

Estrutura da autoridade marítima nacional

1 — A AMN compreende os seguintes órgãos consultivos:

- a*) Conselho Consultivo (CCAMN);
- b*) Comissão do Domínio Público Marítimo (CDPM).

7 — O regulamento interno do CCN é aprovado por portaria dos membros do Governo previstos no n.º 1.

Artigo 9.º

Coordenação operacional e centralização de informação

1 — A coordenação operacional das entidades ou órgãos que exercem o poder de autoridade marítima no quadro do SAM é assegurada, a nível nacional, pelos respectivos dirigentes máximos.

2 — As entidades policiais que integram o SAM estão sujeitas ao regime de centralização de informação, de coordenação e intervenção conjunta, previsto no Decreto-Lei n.º 81/95, de 22 de Abril, no que respeita à actividade de combate ao narcotráfico.

Artigo 10.º

Regulamentação

A estrutura, organização, funcionamento e competências da AMN e dos órgãos e serviços nela integrados são aprovados por decreto-lei.

Artigo 11.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Dezembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Jaime José Matos da Gama — Guilherme d'Oliveira Martins — Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena — Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira — Rui António Ferreira Cunha — António Luís Santos Costa — Luís Garcia Braga da Cruz — Luís Manuel Capoulas Santos — António Fernando Correia de Campos — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Augusto Ernesto Santos Silva — Alberto de Sousa Martins.*

Promulgado em 11 de Fevereiro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Fevereiro de 2002.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

Decreto-Lei n.º 44/2002

de 2 de Março

O Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, definiu o sistema da autoridade marítima como tendo por fim garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, estabelecendo ainda o respectivo sistema orgânico de nível central, regional e local.

A dimensão da costa portuguesa e a especificidade da sua Zona Económica Exclusiva, cuja vigilância importa assegurar de forma eficaz, e a confluência neste espaço das mais importantes e movimentadas rotas marítimas internacionais, para além da necessidade de reforço da prevenção de situações potencialmente lesivas do interesse nacional e comunitário, determinaram a adopção de um novo conceito de sistema da autoridade

marítima, mais abrangente, cuja estrutura integra diversas entidades, órgãos e serviços.

Na sequência da nova filosofia de enquadramento das matérias relacionadas com a autoridade marítima, no quadro aprovado pelas Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 185/96, de 28 de Novembro, e 84/98, de 10 de Julho, e na sequência do disposto no Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março, que cria o sistema da autoridade marítima, estabelece o seu âmbito e atribuições e define a sua estrutura de coordenação, importa proceder à definição da estrutura da autoridade marítima nacional, dos seus órgãos e serviços, designadamente pela criação da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, que sucederá à Direcção-Geral de Marinha.

A Direcção-Geral da Autoridade Marítima, como organismo operativo da Autoridade Marítima Nacional, desenvolverá a sua actuação no novo quadro legal definido e em conformidade com as directrizes e orientações emitidas pelo recém-criado Conselho Coordenador Nacional do Sistema da Autoridade Marítima.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *a)* do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

CAPÍTULO I

Autoridade marítima nacional

SECÇÃO I

Objecto e atribuições

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma define, no âmbito do sistema da autoridade marítima (SAM), a estrutura, organização, funcionamento e competências da autoridade marítima nacional (AMN), dos seus órgãos e dos seus serviços.

2 — É criada, na estrutura da AMN, a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM).

Artigo 2.º

Atribuições da autoridade marítima nacional

1 — A AMN é a entidade responsável pela coordenação das actividades, de âmbito nacional, a executar pela Marinha e pela DGAM, na área de jurisdição e no quadro do SAM, com observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional, devendo submeter a este a proposta do respectivo orçamento.

2 — O Chefe do Estado-Maior da Armada é, por inêrência, a AMN.

SECÇÃO II

Estrutura da autoridade marítima nacional

Artigo 3.º

Estrutura da autoridade marítima nacional

1 — A AMN compreende os seguintes órgãos consultivos:

- a) Conselho Consultivo (CCAMN);
- b) Comissão do Domínio Público Marítimo (CDPM).

2 — Integra ainda a AMN a DGAM, como órgão central da AMN.

3 — A Polícia Marítima (PM) integra a estrutura operacional da AMN, nos termos previstos no presente diploma.

CAPÍTULO II

Órgãos consultivos

Artigo 4.º

Composição do Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional

1 — O CCAMN tem a seguinte composição:

- a) O director-geral da Autoridade Marítima, em representação da AMN, que preside;
- b) Um representante do Ministro dos Negócios Estrangeiros;
- c) Um representante do Ministro da Administração Interna;
- d) Um representante do Ministro do Equipamento Social;
- e) Um representante do Ministro da Justiça;
- f) Um representante do Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas;
- g) Um representante do Ministro do Ambiente e do Ordenamento do Território;
- h) Um representante do Estado-Maior da Armada;
- i) Um representante do Instituto Hidrográfico.

2 — O CCAMN, quando reunido no âmbito e para os efeitos do disposto no Plano Mar Limpo, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 25/93, de 15 de Abril, incluirá ainda:

- a) Um representante do Ministro das Finanças;
- b) Um representante do Ministro da Economia;
- c) Um representante do Ministro da Saúde;
- d) Um perito de combate à poluição marítima da DGAM.

3 — Sempre que o CCAMN reúna para apreciação de matérias relacionadas com as Regiões Autónomas integra ainda um representante do respectivo Governo regional.

4 — O presidente do CCAMN é substituído nas suas faltas, ausências ou impedimentos pelo subdirector-geral da Autoridade Marítima.

5 — Podem ser convidadas a participar nas reuniões do CCAMN, de acordo com as matérias em discussão, outras entidades, sem direito a voto.

6 — O secretário do CCAMN, sem direito a voto, é nomeado pelo seu presidente.

Artigo 5.º

Competência do Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional

1 — O CCAMN é o órgão de consulta da AMN sobre matérias relacionadas com as suas atribuições.

2 — Compete ao CCAMN:

- a) Pronunciar-se sobre matérias que incidam sobre a autoridade marítima e, quando solicitado, sobre o quadro e âmbito de intervenção dos órgãos regionais e locais da DGAM;
- b) Proceder à análise de questões de índole técnica, a solicitação da AMN;

c) Emitir recomendações no âmbito do exercício da autoridade marítima;

d) Estabelecer, no âmbito da AMN, parâmetros de articulação entre os seus órgãos e serviços;

e) Emitir parecer, aplicar medidas e fixar as coimas, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 235/2000, de 26 de Setembro.

3 — Compete ainda ao CCAMN emitir pareceres e exercer os demais poderes no âmbito do Plano Mar Limpo.

4 — O regulamento interno do CCAMN é aprovado por despacho do Ministro da Defesa Nacional, sob proposta da AMN, ouvidos os seus membros.

Artigo 6.º

Comissão do Domínio Público Marítimo

1 — À CDPM compete o estudo e emissão de parecer sobre os assuntos relativos à utilização, manutenção e defesa do domínio público marítimo.

2 — A CDPM é presidida por um oficial general da Armada, na situação de activo ou reserva, a nomear por despacho do Ministro da Defesa Nacional, sob proposta da AMN.

3 — A CDPM integra representantes das entidades públicas que detenham responsabilidades ou competências no âmbito da utilização, conservação e defesa do domínio público marítimo, a nomear por despacho do membro do Governo respectivo.

4 — Os membros da CDPM têm direito a senhas de presença, nos termos a fixar no regulamento previsto no n.º 7.

5 — O presidente da CDPM poderá convidar para participar nos trabalhos personalidades com responsabilidade em determinadas matérias ou áreas geográficas, cujo contributo seja considerado necessário para a discussão dos assuntos em agenda.

6 — A CDPM reúne:

- a) Ordinariamente, nos termos da calendarização a fixar no regulamento previsto no n.º 7;
- b) Extraordinariamente, a convocação do seu presidente, para apreciação de matérias constantes da agenda de trabalhos previamente distribuída.

7 — O regulamento interno da CDPM, que estabelece a composição, funcionamento e demais regras procedimentais, é aprovado por portaria do Ministro da Defesa Nacional, sob proposta da AMN.

CAPÍTULO III

Direcção-Geral da Autoridade Marítima

SECÇÃO I

Natureza e estrutura

Artigo 7.º

Natureza

A DGAM é o serviço, integrado no Ministério da Defesa Nacional através da Marinha, dotado de autonomia administrativa, responsável pela direcção, coordenação e controlo das actividades exercidas no âmbito da AMN.

Artigo 8.º

Estrutura

1 — A DGAM depende directamente da AMN e tem os seguintes órgãos centrais:

- a) O director-geral da Autoridade Marítima;
- b) O conselho administrativo (CA).

2 — A DGAM compreende os seguintes órgãos e serviços:

- a) Serviços centrais;
- b) Departamento Marítimo do Norte;
- c) Departamento Marítimo do Centro;
- d) Departamento Marítimo do Sul;
- e) Departamento Marítimo dos Açores;
- f) Departamento Marítimo da Madeira;
- g) Capitánias dos portos.

3 — Os departamentos marítimos e as capitánias dos portos são, respectivamente, órgãos regionais e locais da DGAM.

4 — Integram ainda a estrutura da DGAM o Instituto de Socorros a Náufragos, a Direcção de Faróis e a Escola da Autoridade Marítima, nos termos da legislação aplicável.

5 — A estrutura e as competências dos serviços centrais da DGAM são aprovadas por decreto regulamentar, que fixará a orgânica e funcionamento, bem como as áreas de jurisdição, dos departamentos marítimos e das capitánias dos portos.

SECÇÃO II

Director-geral da Autoridade Marítima

Artigo 9.º

Competências

1 — Compete ao director-geral da Autoridade Marítima, para além das competências legalmente conferidas aos directores-gerais, o seguinte:

- a) Dirigir e coordenar os serviços centrais, regionais e locais integrados na DGAM, de acordo com as directivas da AMN;
- b) Representar a DGAM, para todos os efeitos legais;
- c) Presidir ao CA;
- d) Presidir ao CCAMN.

2 — O director-geral da Autoridade Marítima é coadjuvado por um subdirector-geral.

3 — O director-geral e o subdirector-geral da Autoridade Marítima são, por inerência de funções, o comandante-geral e o 2.º comandante-geral da PM, respectivamente.

SECÇÃO III

Conselho administrativo

Artigo 10.º

Estrutura e competências

1 — O CA é constituído pelo director-geral da Autoridade Marítima, que preside, pelo subdirector-geral da Autoridade Marítima e por um segundo vogal a nomear pelo seu presidente.

2 — Ao CA incumbe, como órgão deliberativo, zelar pela boa utilização dos recursos financeiros atribuídos ou cobrados pela DGAM e seus órgãos ou serviços, bem como a gestão e a conservação do acervo de bens patrimoniais que lhe estão afectos.

3 — Compete ao CA, para além das competências legalmente cometidas:

- a) Promover e orientar a elaboração dos planos financeiros;
- b) Promover e orientar a elaboração da proposta orçamental da DGAM e acompanhar a sua execução;
- c) Autorizar a adjudicação e contratação de estudos, obras, trabalhos, serviços e fornecimentos indispensáveis ao funcionamento da DGAM;
- d) Autorizar as despesas, nos termos e até aos limites legalmente estabelecidos, e verificar e visar o seu processamento;
- e) Promover a arrecadação de receitas, proceder à verificação dos fundos em cofre e em depósito e fiscalizar a escrituração da contabilidade;
- f) Superintender na organização da conta anual de gerência da DGAM e proceder à sua aprovação, a fim de ser remetida ao Tribunal de Contas;
- g) Autorizar os actos de aquisição e alienação, bem como os de administração relativos ao património;
- h) Autorizar a venda de material considerado inútil ou desnecessário, de acordo com a legislação em vigor.

4 — O CA reúne por convocação do seu presidente ou por solicitação dos vogais.

5 — O CA pode delegar competências no seu presidente.

6 — Em casos de falta, ausência ou impedimento dos membros do CA, a sua substituição faz-se pela seguinte forma:

- a) O presidente pelo primeiro vogal;
- b) O primeiro vogal pelo segundo vogal;
- c) O segundo vogal por funcionário ou militar da DGAM a designar pelo presidente.

SECÇÃO IV

Órgãos regionais e locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima

Artigo 11.º

Departamentos marítimos

1 — Os departamentos marítimos são órgãos regionais da DGAM aos quais compete, nos espaços marítimos sob sua jurisdição, coordenar e apoiar as acções e o serviço das capitánias.

2 — Os departamentos marítimos são dirigidos pelos respectivos chefes de departamento, hierarquicamente dependentes do director-geral da Autoridade Marítima.

3 — Compete aos chefes dos departamentos marítimos:

- a) Assegurar o cumprimento das disposições relativas à AMN;
- b) Coordenar e controlar as actividades das capitánias dos portos;
- c) Exercer os demais poderes conferidos por lei.

3 — Os chefes dos departamentos marítimos são, por inerência, comandantes regionais da PM.

Artigo 12.º

Capitanias dos portos

1 — As capitanias dos portos asseguram, nos espaços marítimos sob sua jurisdição, a execução das actividades que incumbem aos respectivos departamentos marítimos.

2 — As capitanias são dirigidas por capitães dos portos, hierarquicamente dependentes dos respectivos chefes de departamento marítimo.

3 — Integram a estrutura das capitanias as delegações marítimas, como extensões territoriais daquelas, chefiadas por adjuntos dos capitães dos portos, nomeados pela AMN.

4 — Os capitães dos portos podem delegar ou subdelegar competências de carácter administrativo nos adjuntos que prestem serviço nas delegações marítimas.

5 — Os capitães dos portos são, por inerência, comandantes locais da PM.

Artigo 13.º

Competências do capitão do porto

1 — O capitão do porto é a autoridade marítima local a quem compete exercer a autoridade do Estado, designadamente em matéria de fiscalização, policiamento e segurança da navegação, de pessoas e bens, na respectiva área de jurisdição, nos termos dos números seguintes.

2 — Compete ao capitão do porto, no exercício de funções de autoridade marítima:

- a) Coordenar e executar acções de fiscalização e vigilância que se enquadrem no seu âmbito e área de jurisdição, nos termos da lei;
- b) Exercer as competências que lhe são cometidas no âmbito da lei de segurança interna;
- c) Dirigir operacionalmente, enquanto responsável de protecção civil, as acções decorrentes das competências que, neste âmbito, lhe estão legalmente cometidas, em cooperação com outras entidades e sem prejuízo das competências da tutela nacional da protecção civil;
- d) Proceder a inquérito em caso de sinistros marítimos e, relativamente aos acidentes que envolvam feridos ou mortos, efectuar as diligências processuais necessárias, sob direcção da competente autoridade judiciária, sem prejuízo da investigação técnica de acidentes pelo Instituto Marítimo-Portuário;
- e) Efectuar a investigação da ocorrência em caso de naufrágios e proceder de acordo com o estipulado na legislação do registo civil;
- f) Receber os relatórios e protestos de mar apresentados pelos comandantes das embarcações nacionais, comunitárias e de países terceiros e proceder à respectiva instrução processual, de acordo com o estabelecido em legislação própria;
- g) Promover tentativas de conciliação nas matérias especialmente previstas na lei dos tribunais marítimos;
- h) Verificar, imediatamente antes da largada de navios ou embarcações, a existência e conformidade dos documentos exigidos pela legislação

em vigor para o efeito e emitidos pelas autoridades portuárias, sanitárias, alfandegárias, fiscais e policiais, sem prejuízo da visita e da verificação documental sempre que ocorram suspeitas de infracções de natureza penal ou contra-ordenacional, a fim de ser emitido despacho de largada;

- i) Determinar a detenção de embarcações, nos casos legalmente previstos, designadamente no Decreto-Lei n.º 195/98, de 10 de Julho;
- j) Impedir a saída das embarcações que tenham praticado ilícito penal ou contra-ordenacional enquanto não prestarem a caução que lhes tenha sido imposta nos termos legais;
- k) Exercer a autoridade de Estado a bordo de navios ou embarcações comunitárias e estrangeiros, observados os requisitos preceituados no artigo 27.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, quando se verificarem alterações da ordem pública, ocorrência de indícios criminais ou quando os mesmos se encontrem sem capitão ou em processo de abandono;
- l) Fiscalizar o cumprimento das normas legais relativas às pescas.

3 — Compete ao capitão do porto, no âmbito do salvamento e socorro marítimos:

- a) Prestar o auxílio e socorro a náufragos e a embarcações, utilizando os recursos materiais da capitania ou requisitando-os a organismos públicos e particulares se tal for necessário;
- b) Superintender as acções de assistência e salvamento de banhistas nas praias da área da sua capitania.

4 — Compete ao capitão do porto, no exercício de funções no âmbito da segurança da navegação:

- a) Estabelecer, quanto a navios comunitários e estrangeiros, formas de acesso ao mar territorial ou sua interdição, em cooperação com a Autoridade de Controlo de Tráfego Marítimo;
- b) Determinar o fecho da barra, por imperativos decorrentes da alteração da ordem pública e, ouvidas as autoridades portuárias, com base em razões respeitantes às condições de tempo e mar;
- c) Cumprir as formalidades previstas na lei quanto a embarcações que transportam cargas perigosas e fiscalizar o cumprimento dos normativos aplicáveis, bem como as medidas de segurança para a sua movimentação nos portos;
- d) Estabelecer fundeadouros fora das áreas de jurisdição portuária;
- e) Emitir parecer sobre fundeadouros que sejam estabelecidos na área de jurisdição portuária, no caso de cargas perigosas;
- f) Emitir parecer sobre dragagens e fiscalizar o cumprimento do estabelecido quanto à sua execução, sem prejuízo das competências específicas das autoridades portuárias e de se dever assegurar permanentemente a plena acessibilidade às instalações militares sediadas na área de jurisdição portuária;
- g) Publicar o edital da capitania, enquanto conjunto de orientações, informações e determinações no âmbito das competências que lhe

estão legalmente cometidas, tendo em conta as atribuições das autoridades portuárias;

- h) Publicar avisos à navegação quanto a actividades ou acontecimentos nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, bem como promover a divulgação dos que sejam aplicáveis na área de jurisdição portuária, sem prejuízo das competências específicas do Instituto Hidrográfico;
- i) Garantir o assinalamento marítimo costeiro, em articulação com a Direcção de Faróis;
- j) Dar parecer técnico em matéria de assinalamento marítimo na área de jurisdição portuária;
- k) Coordenar as acções de combate à poluição, nos termos definidos no Plano Mar Limpo;
- l) Executar os procedimentos previstos em lei especial sobre embarcações de alta velocidade (EAV), competindo-lhe, ainda, a fiscalização do cumprimento dos normativos aplicáveis e a instrução processual dos ilícitos;
- m) Promover, sem prejuízo das competências específicas das autoridades portuárias e ambientais, as acções processuais e operacionais necessárias ao assinalamento e remoção de destroços de embarcações naufragadas ou encalhadas, quando exista perigo de poluição marítima, perigo para a segurança da navegação ou colóquem dificuldades à entrada e saída de navios dos portos;
- n) Conceder autorizações especiais para a realização de eventos de natureza desportiva ou cultural que ocorram em zonas balneares ou áreas de jurisdição marítima.

5 — Compete ao capitão do porto, no exercício de funções de carácter técnico-administrativo:

- a) Fixar a lotação de segurança de embarcações nacionais do tráfego local;
- b) Emitir o rol de tripulação de embarcações nacionais, nos termos do Regulamento de Inscrição Marítima (RIM);
- c) Emitir licenças para exercício e exploração de actividades marítimo-turísticas de embarcações, dar parecer sobre emissão de licenças especiais e fiscalizar o seu cumprimento, nos termos da legislação aplicável;
- d) Efectuar a visita e verificação documental a todos os tipos de embarcações, conferindo o manifesto de carga, o rol de tripulação, a lista de passageiros, os documentos de certificação da embarcação e os demais papéis de bordo, nos casos estabelecidos legalmente;
- e) Efectuar as vistorias relativas a reboque de embarcações nacionais que demandem ou larguem de portos na área da capitania;
- f) Presidir a comissões de vistoria em matéria de estabelecimentos de culturas marinhas, de acordo com o estabelecido em lei especial.

6 — Compete ao capitão do porto, no âmbito do registo patrimonial de embarcações:

- a) Efectuar o registo de propriedade de embarcações nacionais, assim como o cancelamento, reforma e alteração de registo, de acordo com o estabelecido legalmente, nomeadamente em matéria de registo de bens móveis e náutica de recreio;

- b) Efectuar a inscrição marítima, determinar a sua suspensão e cancelamento, emitir, renovar e reter a cédula de inscrição marítima, manter actualizados todos os registos relativos às carreiras, cédulas marítimas e embarques de marítimos, nos termos do RIM em vigor;
- c) Assinar, rubricar ou autenticar, conforme os casos, os certificados, livros, autos, termos, certidões, cópias ou outros documentos pertencentes a embarcações nacionais ou ao serviço da capitania cuja emissão caiba no âmbito das atribuições legais dos órgãos regionais ou locais da DGAM;
- d) Conceder licenças para praticar actos de acordo com o estabelecido na tabela de serviços prestados pelos órgãos regionais ou locais da DGAM ou em legislação especial;
- e) Promover a cobrança de receitas cuja competência esteja legalmente cometida à DGAM;
- f) Determinar o abate, nas condições previstas legalmente, decorrente da autorização da demolição ou da determinação de desmantelamento de embarcações.

7 — Compete ao capitão do porto, no âmbito contra-ordenacional:

- a) Levantar autos de notícia e instruir processos por ilícitos contra-ordenacionais nas matérias para as quais a lei lhe atribua competência, determinar o estabelecimento de cauções e aplicar medidas cautelares, coimas e sanções acessórias;
- b) Instruir os processos contra-ordenacionais por ilícitos cometidos em matéria de esquemas de separação de tráfego (EST) e aplicar coimas e sanções acessórias.

8 — Compete ao capitão do porto, no âmbito da protecção e conservação do domínio público marítimo e da defesa do património cultural subaquático:

- a) Fiscalizar e colaborar na conservação do domínio público marítimo, nomeadamente informando as entidades administrantes sobre todas as ocupações e utilizações abusivas que nele se façam e desenvolvam;
- b) Dar parecer sobre processos de construção de cais e marinas, bem como de outras estruturas de utilidade pública e privada que se projectem e realizem na sua área de jurisdição;
- c) Dar parecer sobre os processos de delimitação do domínio público hídrico sob jurisdição da AMN;
- d) Fiscalizar e promover as medidas cautelares que assegurem a preservação e defesa do património cultural subaquático, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas a outros órgãos de tutela;
- e) Publicar os editais de praia, estabelecendo os instrumentos de regulamentação conexos com a actividade banhar e a assistência aos banhistas nas praias, designadamente no respeitante a vistorias dos apoios de praia.

9 — Compete ao capitão do porto, no âmbito da pesca, da aquicultura e das actividades conexas, executar as competências previstas em legislação específica.

10 — Compete ainda ao capitão do porto exercer as demais competências previstas em leis especiais.

Artigo 14.º

Natureza dos actos

1 — A verificação efectuada nos termos da alínea *h*) do n.º 2 do artigo 13.º equivale, para todos os efeitos, inclusive de cobrança de taxas por serviços prestados, à declaração da autoridade marítima prevista no artigo 145.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 2 de Julho, e no Decreto-Lei n.º 325/73, de 2 de Julho, sem prejuízo das competências do Instituto Marítimo-Portuário e das autoridades portuárias em matéria de segurança marítima e portuária dos navios e embarcações.

2 — Salvo o disposto em legislação especial, dos actos praticados pelo capitão do porto ao abrigo do disposto nos n.ºs 2, 4 e 5 do artigo anterior cabe recurso contencioso.

SECÇÃO IV

Polícia Marítima

Artigo 15.º

Polícia Marítima

1 — A PM é uma força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM e composta por militares da Marinha e agentes militarizados.

2 — O pessoal da PM rege-se por estatuto próprio, a aprovar por decreto-lei.

3 — São órgãos de comando próprio da PM:

- a) O comandante-geral;
- b) O 2.º comandante-geral;
- c) Os comandantes regionais;
- d) Os comandantes locais.

4 — Os órgãos de comando da PM são autoridades policiais e de polícia criminal.

5 — O Comando-Geral da PM dispõe de um estado-maior, cuja estrutura orgânica e competências será aprovada por decreto-lei.

SECÇÃO V

Funcionamento

Artigo 16.º

Receitas e despesas

1 — Para além das verbas que lhe forem atribuídas pelo Orçamento do Estado, constituem receitas da DGAM:

- a) O produto resultante da venda de bens ou serviços;
- b) O produto resultante da percentagem das coimas aplicadas que, nos termos legais, cabem aos órgãos e serviços da DGAM;
- c) O produto das taxas cobradas pela emissão de licenças;
- d) Donativos, heranças ou legados ou a outro título;
- e) Subsídios que lhe sejam atribuídos por qualquer entidade, nacional ou estrangeira;

f) As demais receitas cobradas, nos termos da lei, pelos órgãos ou serviços da DGAM.

2 — As receitas arrecadadas pelos órgãos ou serviços da DGAM são aplicadas mediante a inscrição orçamental «Dotação com compensação em receita».

Artigo 17.º

Representação da autoridade marítima nacional

A representação da AMN ou de qualquer dos seus órgãos e serviços em outros organismos será determinada por despacho do Ministro da Defesa Nacional, sob proposta da AMN.

SECÇÃO VI

Pessoal

Artigo 18.º

Provimento de pessoal dirigente

1 — O director-geral da Autoridade Marítima é um vice-almirante nomeado por despacho do Ministro da Defesa Nacional, por proposta da AMN.

2 — O subdirector-geral da Autoridade Marítima é nomeado, por despacho do Ministro da Defesa Nacional, por proposta da AMN, de entre contra-almirantes da classe de marinha.

3 — Os chefes dos departamentos marítimos são contra-almirantes ou capitães-de-mar-e-guerra da classe de marinha nomeados pela AMN.

4 — Os capitães dos portos são oficiais superiores da classe de marinha nomeados pela AMN.

5 — O provimento dos restantes lugares de pessoal dirigente da DGAM é efectuado nos termos do estatuto do pessoal dirigente da função pública.

Artigo 19.º

Pessoal não dirigente

1 — O quadro de pessoal civil dos órgãos e serviços da DGAM é fixado por portaria dos Ministros das Finanças, da Defesa Nacional e da Reforma do Estado e da Administração Pública.

2 — O provimento dos lugares de pessoal civil não dirigente dos órgãos e serviços da DGAM é feito nos termos do regime jurídico da função pública.

CAPÍTULO IV

Disposições transitórias e finais

Artigo 20.º

Disposições transitórias

1 — A DGAM sucede, para todos os efeitos legais, à Direcção-Geral de Marinha.

2 — Todas as referências legais feitas à Direcção-Geral de Marinha e ao conselho consultivo do SAM devem entender-se como sendo feitas, respectivamente, à DGAM e ao CCAMN.

3 — Os oficiais que à data de entrada em vigor do presente diploma desempenhem o cargo de delegado marítimo passam a desempenhar as funções de adjunto

do capitão do porto, nos termos previstos no presente diploma.

Artigo 21.º

Cooperação institucional

1 — Para os efeitos do disposto no artigo 13.º, n.ºs 2 e 4, as autoridades marítimas e portuárias promovem todos os esforços no sentido de garantir a eficácia da actividade portuária e a segurança de pessoas e bens, adoptando, sempre que se revelar necessário, medidas de cooperação, coordenação e controlo por forma a simplificar e acelerar procedimentos, podendo socorrer-se da utilização de meios informáticos para o efeito.

2 — Em observância do disposto no número anterior, os procedimentos a adoptar na verificação e o conteúdo do despacho de largada de navios ou embarcações previstos no artigo 13.º, n.º 2, alínea *h*), são aprovados por despacho conjunto dos Ministros da Defesa Nacional e do Equipamento Social.

Artigo 22.º

Extinção de órgãos e serviços

1 — É extinta a Comissão para o Estudo e Aproveitamento do Leito do Mar.

2 — É extinto o cargo de delegado marítimo.

Artigo 23.º

Disposição revogatória

1 — É revogado o Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, os artigos 1.º, n.º 2, 7.º, 10.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho, e o Decreto-Lei n.º 17/87, de 10 de Janeiro, e demais normas que contrariem o disposto no presente diploma.

2 — Até à entrada em vigor da regulamentação prevista no presente diploma, mantêm-se em vigor todas as disposições legais correspondentes, desde que não contrariem o disposto no presente diploma.

Artigo 24.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Dezembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Jaime José Matos da Gama* — *Guilherme d'Oliveira Martins* — *Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena* — *Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira* — *Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *Luís Garcia Braga da Cruz* — *Luís Manuel Capoulas Santos* — *António Fernando Correia de Campos* — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Augusto Ernesto Santos Silva* — *Alberto de Sousa Martins*.

Promulgado em 11 de Fevereiro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Fevereiro de 2002.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 45/2002

de 2 de Março

No quadro da reestruturação do novo sistema da autoridade marítima, com vista a conferir uma maior eficácia à autoridade exercida pelo Estado em matérias de enorme importância estratégica, como sejam a preservação do meio marinho, a salvaguarda da vida humana no mar e a segurança da navegação, foi readaptado o perfil de competências cometidas aos vários organismos com intervenção nestes espaços, tipificando-se o âmbito específico de actuação, em razão da matéria e da área territorial.

À aprovação dos novos quadros de competências terá de corresponder uma reestruturação de regimes contra-ordenacionais que permitam, com actualidade e eficácia, dotar aquelas entidades dos instrumentos necessários ao cumprimento e exercício efectivo dos poderes alicerçados em princípios de celeridade e de cooperação institucional entre estas entidades e organismos que integram o novo sistema da autoridade marítima.

Por outro lado, os vários regimes de ilícitos de mera ordenação social de especialidade, que ao longo de várias décadas foram sendo publicados, em matérias que actualmente se inscrevem nas prioridades do sistema da autoridade marítima e que têm cometido às capitánias dos portos os poderes vários de fiscalização, de instrução e de decisão processual, apresentam notórias situações de omissão legislativa, as quais evidenciam fragilidades no plano de actuação da autoridade pública, que urge colmatar.

Importa, pois, com actualidade e rigor, dotar os órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima com os imprescindíveis mecanismos de poder público necessários ao exercício da autoridade do Estado nas áreas de jurisdição marítima nacional, evitando-se situações de vazio legal, conferindo, desta forma, uma maior eficácia à actuação daquele organismo, integrante da estrutura da autoridade marítima nacional.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

1 — O presente diploma estabelece o regime das contra-ordenações a aplicar nos casos dos ilícitos ocorridos nas áreas sob jurisdição da autoridade marítima nacional (AMN), incluindo ilícitos que ocorram em terrenos do domínio público marítimo, por violação das leis e regulamentos marítimos aplicáveis naquelas áreas, quaisquer que sejam os seus agentes.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o disposto na lei sobre as competências específicas das autoridades portuárias nas respectivas áreas de jurisdição.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma entende-se por:

- a*) «Capitánias dos portos» os órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, integrada na autoridade marítima nacional;

do capitão do porto, nos termos previstos no presente diploma.

Artigo 21.º

Cooperação institucional

1 — Para os efeitos do disposto no artigo 13.º, n.ºs 2 e 4, as autoridades marítimas e portuárias promovem todos os esforços no sentido de garantir a eficácia da actividade portuária e a segurança de pessoas e bens, adoptando, sempre que se revelar necessário, medidas de cooperação, coordenação e controlo por forma a simplificar e acelerar procedimentos, podendo socorrer-se da utilização de meios informáticos para o efeito.

2 — Em observância do disposto no número anterior, os procedimentos a adoptar na verificação e o conteúdo do despacho de largada de navios ou embarcações previstos no artigo 13.º, n.º 2, alínea h), são aprovados por despacho conjunto dos Ministros da Defesa Nacional e do Equipamento Social.

Artigo 22.º

Extinção de órgãos e serviços

1 — É extinta a Comissão para o Estudo e Aproveitamento do Leito do Mar.

2 — É extinto o cargo de delegado marítimo.

Artigo 23.º

Disposição revogatória

1 — É revogado o Decreto-Lei n.º 300/84, de 7 de Setembro, os artigos 1.º, n.º 2, 7.º, 10.º e 11.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho, e o Decreto-Lei n.º 17/87, de 10 de Janeiro, e demais normas que contrariem o disposto no presente diploma.

2 — Até à entrada em vigor da regulamentação prevista no presente diploma, mantêm-se em vigor todas as disposições legais correspondentes, desde que não contrariem o disposto no presente diploma.

Artigo 24.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Dezembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Jaime José Matos da Gama — Guilherme d'Oliveira Martins — Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena — Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira — Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues — Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita — Luís Garcia Braga da Cruz — Luís Manuel Capoulas Santos — António Fernando Correia de Campos — José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Augusto Ernesto Santos Silva — Alberto de Sousa Martins.*

Promulgado em 11 de Fevereiro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Fevereiro de 2002.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

Decreto-Lei n.º 45/2002

de 2 de Março

No quadro da reestruturação do novo sistema da autoridade marítima, com vista a conferir uma maior eficácia à autoridade exercida pelo Estado em matérias de enorme importância estratégica, como sejam a preservação do meio marinho, a salvaguarda da vida humana no mar e a segurança da navegação, foi readaptado o perfil de competências cometidas aos vários organismos com intervenção nestes espaços, tipificando-se o âmbito específico de actuação, em razão da matéria e da área territorial.

À aprovação dos novos quadros de competências terá de corresponder uma reestruturação de regimes contra-ordenacionais que permitam, com actualidade e eficácia, dotar aquelas entidades dos instrumentos necessários ao cumprimento e exercício efectivo dos poderes alicerçados em princípios de celeridade e de cooperação institucional entre estas entidades e organismos que integram o novo sistema da autoridade marítima.

Por outro lado, os vários regimes de ilícitos de mera ordenação social de especialidade, que ao longo de várias décadas foram sendo publicados, em matérias que actualmente se inscrevem nas prioridades do sistema da autoridade marítima e que têm cometido às capitania dos portos os poderes vários de fiscalização, de instrução e de decisão processual, apresentam notórias situações de omissão legislativa, as quais evidenciam fragilidades no plano de actuação da autoridade pública, que urge colmatar.

Importa, pois, com actualidade e rigor, dotar os órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima com os imprescindíveis mecanismos de poder público necessários ao exercício da autoridade do Estado nas áreas de jurisdição marítima nacional, evitando-se situações de vazio legal, conferindo, desta forma, uma maior eficácia à actuação daquele organismo, integrante da estrutura da autoridade marítima nacional.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

1 — O presente diploma estabelece o regime das contra-ordenações a aplicar nos casos dos ilícitos ocorridos nas áreas sob jurisdição da autoridade marítima nacional (AMN), incluindo ilícitos que ocorram em terrenos do domínio público marítimo, por violação das leis e regulamentos marítimos aplicáveis naquelas áreas, quaisquer que sejam os seus agentes.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o disposto na lei sobre as competências específicas das autoridades portuárias nas respectivas áreas de jurisdição.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma entende-se por:

- a) «Capitanias dos portos» os órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, integrada na autoridade marítima nacional;

- b) «Áreas sob jurisdição da AMN» todas as águas interiores sujeitas à sua jurisdição nos termos legalmente previstos, a faixa de terreno do domínio público marítimo nesta jurisdição incluída, o mar territorial e, em conformidade com as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental;
- c) «Áreas sob jurisdição portuária» as áreas que se encontrem sob jurisdição das autoridades portuárias, nos termos estabelecidos nos respectivos diplomas estatutários.

Artigo 3.º

Conceito

1 — Constitui contra-ordenação todo o facto censurável resultante da prática de actos contrários ao estabelecido nas leis e regulamentos, aplicáveis nas áreas sob jurisdição da autoridade marítima nacional, que possam fazer perigar a segurança de pessoas e bens, da navegação, o regular funcionamento dos portos ou que provoquem danos no património público.

2 — Constituem ainda contra-ordenação os factos que ofendam ou contrariem os normativos ou determinações específicas do capitão do porto, que possam contribuir para a degradação do meio marinho e dos bens que integram o domínio público marítimo, ou causar prejuízo a outras actividades que se desenvolvam nas áreas sob jurisdição da AMN, bem como quaisquer actos que violem as obrigações decorrentes dos regimes legais do registo, inscrição e identificação marítima.

3 — Se o mesmo facto constituir, simultaneamente, crime e contra-ordenação, será o agente punido a título de crime, sem prejuízo das sanções acessórias especificamente previstas para a contra-ordenação.

Artigo 4.º

Contra-ordenações e coimas

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 2200 a € 3700:

- a) Não observar, ou cumprir deficientemente, as determinações do capitão do porto no que respeita ao acesso ao mar territorial ou sua interdição ou quaisquer outras determinações em matéria de navegação naquele espaço marítimo;
- b) Abandonar destroços de navios, seja em resultado de sinistro seguido de abandono forçado ou em caso de encalhe, não observando as determinações do capitão do porto;
- c) Não acatar a determinação do fecho da barra, salvo casos de força maior;
- d) Sair do porto sem possuir o respectivo despacho de largada do navio ou embarcação;
- e) Efectuar quaisquer manobras que afectem o regular funcionamento do porto, suas entradas ou saídas, ou praticar actos tendentes a colocar obstáculos às vias navegáveis;
- f) Impedir ou adoptar medidas que constituam obstáculos ao direito de visita dos agentes da Polícia Marítima (PM) ou ao acesso de equipas de vistoria aos navios ou embarcações;
- g) Não cumprir as determinações do capitão do porto em acções de salvamento e socorro marí-

timo ou de protecção civil em caso de recusa de cedência de navio, embarcação ou equipamento cuja utilização se revele fundamental para o cumprimento daquelas missões;

- h) Não acatar a decisão de detenção de navio ou embarcação por parte do capitão do porto ou da ordem de recusa de acesso e permanência no porto ou em área de jurisdição marítima;
- i) Fundear fora das áreas que forem determinadas pelo capitão do porto;
- j) Efectuar quaisquer trabalhos de pesquisa, prospecção ou exploração ou ainda instalar quaisquer infra-estruturas, equipamentos, cabos ou ductos submarinos na plataforma continental, sem autorização ou licenciamento das autoridades competentes;
- k) Instalar ou explorar quaisquer sistemas de produção de energia nas áreas de jurisdição da AMN sem a respectiva autorização, licenciamento ou concessão, ou em violação dos seus termos.

2 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 400 a € 2500:

- a) Construir quaisquer edificações ou colocar objectos, equipamentos ou bens em áreas de servidão de assinalamento marítimo, ou em espaços especificamente afectos a imóveis ou equipamentos de sinalização marítima, bem como praticar quaisquer actos que possam interferir com o seu acesso ou utilização;
- b) Não observar as determinações constantes do edital da capitania, designadamente em matéria de avisos aos navegantes, comunicações e sinistros;
- c) Lançar dragados ou depositar detritos em áreas não autorizadas;
- d) Não colaborar com o capitão do porto em processo de averiguação ao relatório de mar apresentado não permitindo, designadamente, a deslocação ou presença de tripulantes para recolha de declarações;
- e) Não participar à capitania do porto a ocorrência de sinistro marítimo na área de jurisdição marítima, ainda que tenha sido comunicado a outras entidades;
- f) Não participar à capitania do porto a existência de destroços, embarcações naufragadas ou encalhadas, estacas ou quaisquer outros obstáculos artificiais ou naturais que possam colocar em perigo a segurança da navegação;
- g) Utilizar indevidamente ou adulterar o nome, marcações, caracteres de identificação de navios ou embarcações;
- h) Não observar as condições de segurança estabelecidas sobre o acesso a bordo de navios ou embarcações e a pontões, designadamente colocação de pranchas, redes de protecção e iluminação do local;
- i) Lançar fogo-de-artifício, foguetes, efectuar disparos ou emitir quaisquer outros sinais que possam ser confundidos com sinais de alarme ou socorro sem a licença da respectiva capitania do porto.

3 — Constitui contra-ordenação punível com coima de € 25 a € 500:

- a) Danificar ou alterar marcas ou instrumentos de sinalização de áreas onde se desenvolvam trabalhos de pesquisa e actividade arqueológica subaquática;
- b) Não possuir prova de pagamento da taxa de farolagem e balizagem;
- c) Realizar nas áreas de jurisdição marítima quaisquer actos de natureza desportiva ou cultural sem a necessária autorização da capitania do porto competente;
- d) Não possuir registo de propriedade válido ou não observar os procedimentos aplicáveis em matéria de registo marítimo, sem prejuízo do disposto em legislação relativa à náutica de recreio;
- e) Não possuir a documentação e demais papéis de bordo legalmente exigíveis ou não os facultar para verificação;
- f) Não prestar, injustificadamente, as informações solicitadas pelo agente de autoridade ou não cumprir os prazos que lhe forem determinados para apresentação de documentos na capitania do porto;
- g) Dar início, em estaleiros, à construção de qualquer navio ou embarcação sem comunicação à capitania do porto competente, sem prejuízo do disposto em legislação relativa à náutica de recreio;
- h) Não submeter a tentativa de conciliação os assuntos que o devam ser nos termos estabelecidos na Lei dos Tribunais Marítimos;
- i) Não requerer previamente à entidade competente o desmantelamento ou demolição de navios ou embarcações com vista ao seu abate;
- j) Realizar trabalhos de soldadura ou outros a bordo de navios ou embarcações que possam colocar em perigo a segurança dos mesmos sem licença da respectiva capitania do porto;
- k) Manter embarcações com paus de carga disparados fora de borda sem que estejam em curso operações de carga ou descarga;
- l) Não observar os requisitos de atracação de embarcações de pequeno porte;
- m) Não observar o disposto no artigo 120.º do Regulamento Geral das Capitánias, na redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 208/2000, de 2 de Setembro;
- n) Não possuir licença para a prática de outros actos na área de jurisdição marítima.

4 — Caso a infracção seja praticada por pessoas colectivas, os montantes mínimos e máximos das coimas previstas nos n.ºs 1, 2 e 3 são elevados, respectivamente, para € 10 000 e € 44 000, € 2500 e € 30 000 e € 500 e € 20 000.

Artigo 5.º

Negligência e tentativa

1 — A negligência e a tentativa são puníveis.

2 — Os montantes das coimas previstos no artigo anterior são reduzidos a metade nos seus limites mínimos e máximos no caso de a infracção ter sido praticada com negligência ou de se tratar de tentativa.

Artigo 6.º

Suspensão do pagamento da coima

1 — O capitão do porto competente para aplicar as sanções previstas no presente diploma pode, em casos de comprovada insuficiência económica e do baixo grau de culpa do agente, determinar a suspensão do pagamento da coima concretamente aplicada, por um período não inferior a um ano nem superior a três anos.

2 — Caso o agente venha a ser condenado, por decisão definitiva ou transitada em julgado, pela prática de nova infracção no período fixado nos termos do número anterior, cessa a suspensão do pagamento da coima, com efeitos à data da prática do facto, tornando-se exigível o seu pagamento nos prazos legalmente fixados.

3 — O disposto no n.º 1 do presente artigo não se aplica às sanções acessórias nem prejudica o disposto na lei sobre a atenuação especial da coima.

Artigo 7.º

Admoestação

Em casos de reduzida gravidade da infracção e da culpa do agente, pode o capitão do porto proferir uma admoestação.

Artigo 8.º

Medidas cautelares

1 — Quando a gravidade da infracção o justifique, pode o capitão do porto ordenar como medida cautelar:

- a) A apreensão do navio ou embarcação e demais equipamentos susceptíveis de terem sido utilizados na prática da contra-ordenação ou podem vir a sê-lo na prática de novas infracções;
- b) A exigência de depósito de uma caução cujo montante corresponde ao limite máximo da coima abstractamente aplicável;
- c) Suspensão de trabalhos em curso.

2 — As decisões previstas no presente artigo são notificadas às pessoas que sejam titulares de direitos que por elas possam ser afectados.

Artigo 9.º

Sanções acessórias

1 — Em função da gravidade da infracção e da culpa do agente, o capitão do porto pode decretar as seguintes sanções acessórias:

- a) Perda do navio ou embarcação e demais equipamento utilizado na prática da contra-ordenação;
- b) Suspensão de licenças ou autorizações concedidas pelas capitánias dos portos competentes.

2 — A sanção acessória prevista na alínea a) do número anterior só pode ser decretada se os bens ali previstos serviram ou estavam destinados a servir para a prática de uma contra-ordenação ou que por esta tenham sido produzidos.

3 — A sanção acessória prevista na alínea b) do número anterior só pode ser decretada se a contra-ordenação tiver sido praticada no exercício ou por causa da actividade a que se refere a licença ou autorização.

4 — Quando for declarada a perda de navios, embarcações, equipamentos ou objectos a favor do Estado,

o director-geral da Autoridade Marítima propõe, no prazo de 30 dias úteis a contar da data da decisão definitiva ou do trânsito em julgado da decisão judicial, a sua afectação a entidades públicas ou instituições particulares de solidariedade social, mediante parecer obrigatório da Direcção-Geral do Património.

5 — Caso o parecer previsto no número anterior não seja emitido no prazo máximo de 30 dias úteis a contar da data de recepção da proposta, o director-geral da Autoridade Marítima determinará a sua afectação definitiva nos termos propostos.

Artigo 10.º

Fiscalização

1 — Compete aos capitães dos portos fiscalizar o cumprimento do disposto no presente diploma, determinar o estabelecimento de medidas cautelares, proceder à instrução processual, aplicar as coimas e decretar as sanções acessórias decorrentes da prática dos ilícitos contra-ordenacionais.

2 — Compete à PM fiscalizar o disposto no presente diploma, determinar o estabelecimento de medidas cautelares de polícia necessários à salvaguarda e protecção de todos os meios de prova relacionados com as infracções detectadas, bem como a prática de actos de instrução dos processos contra-ordenacionais.

3 — Sempre que sejam detectados ilícitos contra-ordenacionais por unidades navais da Marinha em áreas sob jurisdição marítima nacional, compete 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.

4 — Compete ainda ao comandante do navio, nos termos previstos no número anterior, caso considere provável a fuga do infractor ou a destruição de meios de prova, determinar o apresamento do navio ou embarcação, acompanhando-o até ao porto nacional mais próximo, fazendo entrega do mesmo ao capitão do porto competente para os demais procedimentos subsequentes.

5 — Quaisquer autoridades administrativas ou policiais que detectem factos ou condutas susceptíveis de constituir infracção contra-ordenacional devem levantar auto de notícia, adoptar medidas de protecção ou salvaguarda de meios de prova e proceder à sua remessa à capitania do porto com jurisdição na área da sua ocorrência.

Artigo 11.º

Destino do produto das coimas

O produto das coimas previstas neste diploma reverte:

- a) 10 % para a entidade que levantar o auto de notícia;
- b) 30 % para a entidade que proceder à instrução e decisão processual;
- c) 60 % para o Estado.

Artigo 12.º

Direito subsidiário

Em tudo o que não se encontrar especialmente previsto no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Dezembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Jaime José Matos da Gama — Guilherme d'Oliveira Martins — Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena — Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues — António Luís Santos Costa.*

Promulgado em 11 de Fevereiro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Fevereiro de 2002.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL

Decreto-Lei n.º 46/2002

de 2 de Março

O presente diploma culmina um processo de reflexão e estudo que conduziu à consagração dos princípios vertidos no Livro Branco «Política marítimo-portuária rumo ao século XXI», aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/98, de 10 de Julho, no qual se aponta como linha de orientação, no que diz respeito às matérias respeitantes à segurança dos portos, um modelo de responsabilização integrada compaginável com a figura, adoptada com sucesso em alguns portos europeus, do Harbour Master, atribuindo às autoridades portuárias uma responsabilidade integrada em matéria de segurança nas suas áreas de jurisdição.

Tomando a segurança e o controle ambiental como fins primeiros a alcançar, a eles se agregam outras atribuições conexas e instrumentais que, com a segurança intimamente ligadas, se identificam com a área das autoridades portuárias, visando a construção de um quadro de gestão portuária completa e coerente, que lhes permita o desempenho correcto do seu papel, tendencialmente mais liberto de tarefas operacionais.

A responsabilidade das autoridades portuárias será por elas exercida sem sujeição a qualquer critério rígido de organização e funcionamento, cabendo aos respectivos conselhos de administração definir as soluções que, em cada caso, venham a mostrar-se mais aptas à satisfação dos interesses a prosseguir.

Com a solução adoptada procura-se ter em conta os melhores modelos organizacionais existentes em outros países, definindo, no entanto, uma solução que seja perfeitamente adaptada à realidade existente no nosso país, salvaguardando, assim, um melhor aproveitamento de estruturas e meios disponíveis, evitando roturas do ponto de vista institucional.

Prevê-se a possibilidade de este diploma vir a ser regulamentado através de portaria do Ministro do Equipamento Social e espera-se que a sua aplicação venha a representar um passo seguro na eliminação de alguns condicionalismos e constrangimentos actuais.

o director-geral da Autoridade Marítima propõe, no prazo de 30 dias úteis a contar da data da decisão definitiva ou do trânsito em julgado da decisão judicial, a sua afectação a entidades públicas ou instituições particulares de solidariedade social, mediante parecer obrigatório da Direcção-Geral do Património.

5 — Caso o parecer previsto no número anterior não seja emitido no prazo máximo de 30 dias úteis a contar da data de recepção da proposta, o director-geral da Autoridade Marítima determinará a sua afectação definitiva nos termos propostos.

Artigo 10.º

Fiscalização

1 — Compete aos capitães dos portos fiscalizar o cumprimento do disposto no presente diploma, determinar o estabelecimento de medidas cautelares, proceder à instrução processual, aplicar as coimas e decretar as sanções acessórias decorrentes da prática dos ilícitos contra-ordenacionais.

2 — Compete à PM fiscalizar o disposto no presente diploma, determinar o estabelecimento de medidas cautelares de polícia necessários à salvaguarda e protecção de todos os meios de prova relacionados com as infracções detectadas, bem como a prática de actos de instrução dos processos contra-ordenacionais.

3 — Sempre que sejam detectados ilícitos contra-ordenacionais por unidades navais da Marinha em áreas sob jurisdição marítima nacional, compete 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.

4 — Compete ainda ao comandante do navio, nos termos previstos no número anterior, caso considere provável a fuga do infractor ou a destruição de meios de prova, determinar o apresamento do navio ou embarcação, acompanhando-o até ao porto nacional mais próximo, fazendo entrega do mesmo ao capitão do porto competente para os demais procedimentos subsequentes.

5 — Quaisquer autoridades administrativas ou policiais que detectem factos ou condutas susceptíveis de constituir infracção contra-ordenacional devem levantar auto de notícia, adoptar medidas de protecção ou salvaguarda de meios de prova e proceder à sua remessa à capitania do porto com jurisdição na área da sua ocorrência.

Artigo 11.º

Destino do produto das coimas

O produto das coimas previstas neste diploma reverte:

- a) 10 % para a entidade que levantar o auto de notícia;
- b) 30 % para a entidade que proceder à instrução e decisão processual;
- c) 60 % para o Estado.

Artigo 12.º

Direito subsidiário

Em tudo o que não se encontrar especialmente previsto no presente diploma é aplicável o regime geral das contra-ordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro.

Artigo 13.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Dezembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres — Jaime José Matos da Gama — Guilherme d'Oliveira Martins — Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena — Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues — António Luís Santos Costa.*

Promulgado em 11 de Fevereiro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Fevereiro de 2002.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres.*

MINISTÉRIO DO EQUIPAMENTO SOCIAL

Decreto-Lei n.º 46/2002

de 2 de Março

O presente diploma culmina um processo de reflexão e estudo que conduziu à consagração dos princípios vertidos no Livro Branco «Política marítimo-portuária rumo ao século XXI», aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/98, de 10 de Julho, no qual se aponta como linha de orientação, no que diz respeito às matérias respeitantes à segurança dos portos, um modelo de responsabilização integrada compaginável com a figura, adoptada com sucesso em alguns portos europeus, do Harbour Master, atribuindo às autoridades portuárias uma responsabilidade integrada em matéria de segurança nas suas áreas de jurisdição.

Tomando a segurança e o controle ambiental como fins primeiros a alcançar, a eles se agregam outras atribuições conexas e instrumentais que, com a segurança intimamente ligadas, se identificam com a área das autoridades portuárias, visando a construção de um quadro de gestão portuária completa e coerente, que lhes permita o desempenho correcto do seu papel, tendencialmente mais liberto de tarefas operacionais.

A responsabilidade das autoridades portuárias será por elas exercida sem sujeição a qualquer critério rígido de organização e funcionamento, cabendo aos respectivos conselhos de administração definir as soluções que, em cada caso, venham a mostrar-se mais aptas à satisfação dos interesses a prosseguir.

Com a solução adoptada procura-se ter em conta os melhores modelos organizacionais existentes em outros países, definindo, no entanto, uma solução que seja perfeitamente adaptada à realidade existente no nosso país, salvaguardando, assim, um melhor aproveitamento de estruturas e meios disponíveis, evitando roturas do ponto de vista institucional.

Prevê-se a possibilidade de este diploma vir a ser regulamentado através de portaria do Ministro do Equipamento Social e espera-se que a sua aplicação venha a representar um passo seguro na eliminação de alguns condicionalismos e constrangimentos actuais.

Pretende-se, também, que a eliminação de áreas de sobreposição funcional venha a permitir um mais correcto e racional aproveitamento dos recursos humanos e técnicos disponíveis, com a consequente economia de meios.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Definição

1 — É cometida às autoridades portuárias a competência em matéria da segurança marítima e portuária nas suas áreas de jurisdição, em conformidade com as atribuições definidas por este diploma.

2 — As autoridades portuárias asseguram a coordenação com os órgãos da Administração cujas atribuições se relacionem com as consagradas no presente diploma.

3 — Para efeitos do presente diploma, são consideradas autoridades portuárias as administrações dos portos e os institutos portuários.

Artigo 2.º

Âmbito

Compete às autoridades portuárias:

- a) A definição das condições de segurança de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial;
- b) A definição do assinalamento marítimo, precedida de parecer técnico em matéria de assinalamento, de hidrografia e das competências da autoridade marítima nacional, a submeter pelos órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, bem como a instalação, manutenção e funcionamento do mesmo;
- c) A preparação e emissão de avisos à navegação, sempre que se mostre necessário dar conhecimento público de limitações de condições de segurança existentes ou da sua eliminação;
- d) A elaboração de normas especiais sobre o acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios do porto, em matéria da segurança marítima e portuária, no respeito do disposto na regra n.º 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar — 1972, aprovado para ratificação pelo Decreto n.º 55/78, de 27 de Junho, e de acordo com o respectivo regulamento de exploração portuária;
- e) A certificação da segurança marítima e portuária dos navios e embarcações, quando aplicável, sem prejuízo das competências próprias do Instituto Marítimo-Portuário;
- f) A promoção da interacção dos centros de telecomunicações com a área de segurança portuária, planos de segurança, de contingência e de emergência, designadamente através do centro de controlo de tráfego portuário, quando exista, e da intercomunicabilidade com a entidade responsável pelo Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo;
- g) O estabelecimento das condições de navegabilidade nas águas sob sua jurisdição, garantindo,

nomeadamente, a manutenção de fundos nas vias navegáveis, nos canais de acesso e zonas de manobra, junto aos cais e terminais, bem como nas áreas de fundeadouros;

- h) A definição do uso dos meios e das condições de prestação dos serviços de assistência à manobra de navios;
- i) A fixação de fundeadouros ou dos seus limites e definição da sua utilização;
- j) O estabelecimento de condicionamentos de atracção e de largada de navios em função das exigências de segurança e dos requisitos de interesse comercial;
- k) A promoção do cumprimento dos condicionamentos de natureza administrativa ou judicial;
- l) A fixação de regras de manuseamento, armazenagem e transporte de cargas perigosas e a fiscalização do cumprimento das normas em vigor sobre esta matéria;
- m) A prevenção e o combate à poluição, salvo a matéria relativa a contra-ordenações;
- n) A participação nas acções referentes à preservação e à protecção do património cultural subaquático e o estabelecimento com as entidades competentes das condições de intervenção;
- o) A promoção das diligências necessárias à remoção dos cascos ou destroços das embarcações afundadas ou encalhadas e de outros materiais submersos na sua área de jurisdição.

Artigo 3.º

Fiscalização e cumprimento da lei e dos regulamentos

1 — O regime do exercício da competência especializada da Polícia Marítima, nas áreas de jurisdição portuária, em matéria de segurança marítima e portuária será aprovado pelo Conselho Coordenador Nacional do Sistema da Autoridade Marítima.

2 — Sem prejuízo da actuação por iniciativa das próprias entidades policiais nos termos da lei, as autoridades portuárias solicitam a intervenção das entidades policiais de competência genérica ou especializada para garantir e fiscalizar o cumprimento da lei e dos regulamentos emanados das autoridades competentes e com aplicação, na sua área de jurisdição relativa à segurança das instalações, dos equipamentos e dos objectos nela sediados.

Artigo 4.º

Regulamentação

O disposto no artigo 2.º do presente diploma pode ser objecto de regulamentação por portaria do Ministro do Equipamento Social, sem prejuízo do exercício das competências legais para a emissão de regulamentos pelas autoridades portuárias.

Artigo 5.º

Alterações normativas

1 — Aos diplomas preambulares que aprovaram os Estatutos da Administração dos Portos do Douro e Leixões, S. A., da Administração do Porto de Lisboa, S. A., da Administração do Porto de Sines, S. A., da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S. A., e da Administração do Porto de Aveiro, S. A., respectivamente os Decretos-Leis n.ºs 335/98, 336/98, 337/98,

338/98, e 339/98, de 3 de Novembro, são aditadas uma alínea g) e, no caso do diploma preambular da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S. A., uma alínea h) ao n.º 2 do artigo 3.º, com a seguinte redacção:

«Assunção da responsabilidade em matéria de segurança marítima e portuária na sua área de jurisdição, definindo as condições de segurança de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial.»

2 — Aos Estatutos do Instituto Portuário do Norte (IPN), do Instituto Portuário do Centro (IPC) e do Instituto Portuário do Sul (IPS), aprovados, respectivamente, pelos Decretos-Leis n.ºs 242/99, 243/99 e 244/99, de 28 de Junho, é aditada uma alínea h) ao n.º 1 do artigo 6.º, com a seguinte redacção:

«Assunção da responsabilidade em matéria de segurança marítima e portuária na sua área de jurisdição, definindo as condições de segurança de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial.»

Artigo 6.º

Disposições finais

1 — São revogados:

- a) A alínea e) do artigo 13.º e os artigos 27.º a 29.º dos Estatutos do IPN, do IPC e do IPS, anexos, respectivamente, aos Decretos-Leis n.ºs 242/99, 243/99 e 244/99, de 28 de Junho;
- b) Os n.ºs 2 e 3 dos artigos 12.º dos Decretos-Leis n.ºs 335/98, 336/98, 337/98 e 339/98, de 3 de Novembro;
- c) Os n.ºs 2 e 3 do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 338/98, de 3 de Novembro;
- d) Todos os preceitos que contrariem o disposto no presente diploma.

2 — Transitoriamente e até à sua modificação pelas autoridades portuárias, continuam em vigor as directivas e instruções emitidas pelos órgãos regionais e locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima que regulam o exercício da actividade de controlo, entrada, movimentação e saída de navios.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 5 de Dezembro de 2001. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Guilherme d'Oliveira Martins* — *Rui Eduardo Ferreira Rodrigues Pena* — *Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira* — *Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues* — *António Luís Santos Costa* — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

Promulgado em 11 de Fevereiro de 2002.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 14 de Fevereiro de 2002.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

Decreto-Lei n.º 47/2002

de 2 de Março

O Decreto-Lei n.º 331/98, de 3 de Novembro, criou o Instituto Marítimo-Portuário (IMP) e extinguiu a Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, o Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos e o Instituto do Trabalho Portuário (ITP).

Tendo como objectivo centralizar as competências daquelas entidades, por forma a assegurar as funções de supervisão, de fiscalização e de planeamento estratégico, o IMP procurou ultrapassar a dispersão de competências do sector marítimo-portuário, contribuindo para a sua reorganização.

Após um período de funcionamento de cerca de dois anos e com a evolução verificada no sector marítimo-portuário, quer ao nível nacional quer ao nível internacional, e a experiência entretanto adquirida, verifica-se a necessidade de dotar o IMP, por um lado, de competências que lhe permitam levar a cabo algumas das atribuições que constam do seu diploma orgânico e, por outro, consagrar um quadro legal de concessão de medidas de apoio à marinha mercante, no sentido de tornar mais atractivo o registo de navios em bandeira nacional, continuando a assegurar padrões de eficiência nas decisões e de eficácia na actuação do Instituto enquanto entidade reguladora.

De entre as novas competências que se pretende reforçar ou clarificar, conta-se parte de algumas do ex-ITP, já que veio a constatar-se que, na sua maioria, não foram transferidas legalmente para a estrutura do IMP.

Neste âmbito, nem todas as anteriores competências do organismo extinto irão passar para o IMP, algumas das quais desprovidas de qualquernexo no quadro actual de progressiva desregulação. Constata-se, porém, que algumas das competências do organismo extinto, designadamente as que se prendem, de forma directa ou indirecta, com matérias e assuntos do âmbito das actividades portuárias, pela sua importância e relevância estratégica para o sector, deverão justificar a sua inclusão na estrutura do IMP como entidade coordenadora e centralizadora do núcleo das funções da Administração Pública respeitantes ao sector marítimo-portuário.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 331/98, de 3 de Novembro

O artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 331/98, de 3 de Novembro, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

Transição para a carreira de inspecção de navios

-
- a)
 - b)
 - c)
 - d) Os técnicos superiores de 1.ª classe, para a categoria de inspector superior de 1.ª classe.»