

2010/09/30

## A SEGURANÇA NO MAR PORTUGUÊS[1]

Alexandre Reis Rodrigues

O último número da revista Segurança e Defesa publica um artigo da autoria do coronel Armando Carlos Alves[2] com uma proposta de modelo de cooperação Marinha/GNR, assente num critério geográfico de distribuição de tarefas para a fiscalização/controlo do mar. São previstas quatro áreas distintas de actuação, com variantes no grau de esforço que cabe a cada uma: da parte da GNR, esforço total nas águas interiores e maioritário no mar territorial; da parte da Marinha, maioritário na ZEE e total no “Oceano moreno e CPLP”[3].



A ideia avançada procura configurar uma nova visão sobre a forma como o Estado se deve organizar para exercer o controlo das águas sob jurisdição nacional, mas acaba por entrar na definição do objectivo estratégico que a Marinha, enquanto parte das Forças Armadas, deve prosseguir. Vou deixar de lado a discussão deste segundo aspecto, não obstante muito haver a dizer. Prefiro, por falta de espaço para abordar os dois temas, concentrar-me na questão do modelo de fiscalização tal como encarado na recém aprovada lei orgânica da GNR. É, aliás, este modelo que o coronel Carlos Alves desenvolve, avançando, através das suas reflexões pessoais, para o arranjo final, atrás referido.

Porque rever o modelo?

Estou de acordo sobre a necessidade de uma revisão do modelo, para ter em conta as alterações que se verificam no ambiente de segurança na área, em especial, a maior variedade e grau de sofisticação das ameaças no mar à segurança territorial e à defesa dos nossos interesses (infracções tributárias, fiscais e aduaneira, terrorismo, tráfico de estupefacientes e substâncias proibidas, imigração ilegal e tráfico de seres humanos, tráfico ilícito de mercadorias, ameaças à saúde pública, etc.). O grau de especialização a que o combate destas ameaças obriga trouxe, para actuação no espaço marítimo sob soberania e jurisdição nacional, diversos outros órgãos e serviços do Estado com tutelas governamentais diferentes (para além da Defesa e Assuntos do Mar, a Administração Interna, a Justiça, as Comunicações e Transportes, a Agricultura e Pescas, o Ambiente, etc.).

Esta situação implica novas necessidades de coordenação com inevitável impacto na organização existente. Conviria, no entanto, ter o elementar cuidado de não pôr em causa, logo à partida, o que o modelo até então em vigor tem oferecido de positivo e não seja incompatível com a nova situação. Sabe-se como é grande a tentação de fazer tudo de novo; esperemos que se saiba também que essa nem sempre é a melhor metodologia e que, geralmente, é má ideia começar a fazer mudanças sem se saber onde se quer chegar.

É por isso que volto ao assunto, tendo presente tratar-se de uma questão de que dependem importantes interesses nacionais, não os interesses da instituição A ou B. Faça-o sob uma perspectiva perfeitamente pessoal.

Ao contrário da imagem que o artigo em questão transmite, convém ter presente que o modelo em que a Marinha tem trabalhado para efeitos da fiscalização das águas de jurisdição nacional - modelo que aliás me parece continuar a ser o mais adequado - não decorre de qualquer recente pretensão em «obter algumas competências policiais» por aproveitamento da «zona cinzenta entre Segurança Interna e a Defesa Nacional» resultante de um novo ambiente de segurança. O que a Marinha faz, em termos institucionais, tem 118 anos; vem desde 14 de Agosto de 1892, data do Decreto que, reorganizando os serviços da Armada, determinava no seu artigo 234º - Esquadilha de fiscalização marítima e aduaneira - que todas «as canhoneiras, vapores e mais embarcações empregadas na fiscalização aduaneira da costa e ilhas adjacentes ficavam a pertencer ao ministério da Marinha e Ultramar, sendo considerados para todos os efeitos como navios e embarcações da Marinha de Guerra».

Portanto, o último passo da evolução histórica da Guarda Fiscal não ocorreu em 1886 com a criação da Esquadilha de Fiscalização da Costa, como se sugere no artigo em questão. Há um passo ulterior que ocorreu seis anos mais tarde quando todos os seus meios passaram para a Marinha sob a seguinte justificação dada no preâmbulo do respectivo decreto: «Possuindo o país,

infelizmente, uma marinha pequena, aproveitar o que há na execução dos serviços que podem praticar-se ao mesmo tempo e com a mesma despesa, não é só aconselhável, é uma obrigação indeclinável de quem pretende organizar e constituir, com o pouco que há, a base do muito que há a fazer e considerar». A orientação é sábia mas parece ter caído no esquecimento, sabe-se lá porquê. Não se vê o que possa ter acontecido entretanto no País para se deixar de falar nessa “obrigação indeclinável”.

Volto, por isso, à necessidade de tentar perceber por que razão a lógica subjacente ao decreto atrás citado tem vindo a ser deixada cair progressivamente, sem se saber aonde vai parar, apesar de o essencial da sua nota justificativa permanecer totalmente válido e pertinente, mesmo passado tão largo período de tempo.

Não sei até onde o actual Governo quer ir no eventual reconhecimento de que cada organização interveniente na área marítima deve ter os seus meios próprios de actuação no mar. Isto é, se vai estender a situação que criou na GNR a outras organizações, sob um critério de “especialização funcional” de cada organização interveniente, conforme as respectivas responsabilidades primárias (cada uma - Marinha, GNR, Polícia Judiciária, Inspecção Geral das Pescas, etc. - com os seus próprios meios, exclusivamente dedicados a situações tipificadas).

Sei, no entanto, que a solução adoptada para a GNR, própria de países ricos, retira flexibilidade à gestão dos meios, ignora a possibilidade de tirar partido do carácter de emprego polivalente que as unidades navais têm (capacidade de executar várias tarefas em simultâneo) e dispersa recursos escassos, com prejuízos para o conjunto e para as partes.

Põe-se, em qualquer caso, a questão de saber se, não obstante a necessidade de algumas adaptações para integrar a participação de outras organizações, não será possível manter, no essencial, o modelo que vinha do antecedente. Lembro, genericamente, as três razões principais porque mantém toda a pertinência: garante a melhor relação custo/eficácia ao investimento feito, mantém unidade de esforço e assegura uma clara definição e delimitação de responsabilidades. Este terceiro ponto refere-se ao risco que se corre quando se colocam meios de organizações diferentes a operar numa mesma área, sem que nenhuma delas tenha autoridade clara de direcção ou de coordenação do conjunto ou, pior ainda, quando nem sequer mantêm um contacto operacional regular. O risco, deve-se esclarecer, não é só de involuntárias interferências mútuas; é, principalmente, o do esquecimento de que tanto ou mais importante do que as capacidades operacionais dos meios envolvidos é a aptidão das respectivas tutelas fazerem fluir a informação disponível de modo útil e cooperarem entre si.

A introdução de medidas para evitar interferências mútuas entre os vários intervenientes, que é a resposta tradicional para essas circunstâncias, resulta, invariavelmente, em prejuízo da eficácia e rapidez de acção, quando não compromete o sucesso. Obviamente, este problema não é exclusivo do ambiente marítimo; verifica-se também em terra onde, aliás, funciona como factor determinante da configuração geográfica do dispositivo da PSP e da GNR.

Os conceitos de “esforço maioritário” e “esforço total” avançados no arranjo previsto pelo coronel Armando Carlos Alves, para serem úteis precisam de ser clarificados em termos operacionais mas, em qualquer caso, nunca serão substituídos das fórmulas consagradas que regulam as diferentes modalidades de comando e coordenação, que são doutrina estabelecida.

A criação da Unidade de Controlo Costeiro (UCC) da GNR

Segundo as declarações então proferidas pelo ministro da Administração Interna, por altura da aprovação da nova lei orgânica da GNR e a propósito da criação da UCC, o Governo assenta a sua decisão na ideia de que «deve ser mantida a divisão clássica entre o que são missões das Forças Armadas e o que são missões das Forças de Segurança». E também na ideia de que o território e o mar territorial constituem um “contínuo” com o mesmo estatuto em matéria de segurança, devendo ficar, portanto, sob a jurisdição das Forças de Segurança (com os meios para tanto necessários) e não das Forças Armadas. No entanto, como veremos seguidamente, estas duas interpretações sobre a forma como devem ser divididas as responsabilidades são, no mínimo, controversas.

A primeira não atende à evolução porque passou o ambiente de segurança, ignorando que, nas novas circunstâncias, deixou de ser possível estabelecer divisões rígidas entre o que é segurança interna, primariamente a cargo das Forças Policiais, e o que é segurança externa, da responsabilidade das Forças Armadas. Não tem presente que entre os países que geralmente nos servem de referência, grosso modo os nossos aliados e parceiros na NATO e União Europeia, não só se tornou normal aceitar alguma diluição da separação tradicional entre segurança e defesa como se defende que no domínio da segurança marítima é essencial uma aproximação civil-militar.

Aliás, esta é uma das conclusões do seminário[4] realizado em Madrid, no final de Janeiro deste ano, no âmbito da Presidência espanhola da União Europeia, quando se recordou que a segurança marítima é bem mais do que a imposição da lei e se defendeu, de forma consensual, a necessidade de interligar a concretização da Política Comum de Segurança e Defesa com a Política Marítima integrada[5]. Numa perspectiva mais geral, este conceito faz também parte das conclusões do I Congresso Nacional de Segurança e Defesa[6], já largamente disseminadas.

De facto, não faltam sinais da necessidade de envolvimento maior das marinhas de guerra na segurança do mar. De um lado, pela aceleração do processo de globalização que veio tornar o funcionamento das economias ainda mais dependente da segurança do tráfego marítimo[7], de outro, pela evolução das ameaças, exigindo sistemas sofisticados de vigilância, controlo e de intervenção em grandes espaços, que normalmente não estão ao alcance das forças policiais.

A segunda ideia - o “contínuo territorial” – precisa de ser ponderada em paralelo com os conceitos que orientam a condução das operações no mar. Um deles, essencial e incontornável, é o que designaria por conceito de “contínuo do mar” (“the seamless nature of the sea”, na expressão americana) e que assenta nos seguintes três aspectos elementares: primeiro, a da indivisibilidade do mar por inexistência de elementos de descontinuidade no seu conjunto; segundo, a correspondente exigência de ser olhado como uma entidade única, portanto, sob uma visão de conjunto; terceiro, a natureza diferente das fronteiras marítimas. Passo a explicar estes pontos.

### Três erros grosseiros de concepção

Existe, de facto, uma continuidade, melhor dizendo, uma interligação entre segurança em terra e segurança no mar, estando mutuamente dependentes uma da outra. Como é normal, as organizações que operam numa ou noutra área têm de “alimentar” essa interligação. Esta realidade deve ser tida em conta na definição do modelo a adoptar mas não pode ser encarada sob a forma radical e unilateral em que o Governo a interpreta, como se essa perspectiva esgotasse o tema. Não esgota, como veremos.

Ao considerar que, entre a visão da continuidade do mar e a visão da continuidade do estatuto territorial, a que deve ter prioridade é a segunda, sem cuidar de procurar arranjos que permitam harmonização dos requisitos inerentes a uma e outra, a solução adoptada na lei orgânica da GNR enferma de três erros grosseiros de concepção.

Primeiro, considera que para a fiscalização no mar é a capacidade policial (da GNR) que interessa privilegiar porque a outra, a capacidade de operar no mar (da Marinha) pode ser adquirida facilmente; não reconhece a necessidade de explorar o que de melhor cada uma pode oferecer para o fim em vista.

Segundo, ignora aspectos práticos elementares da condução das operações navais porque ao usar o critério geográfico para a divisão de tarefas impede a visão de conjunto a que atrás me referia, obriga a requisitos acrescidos de coordenação e dificulta uma gestão eficaz dos recursos e a coesão do modelo global. Não tem também em conta que as fronteiras ou linhas de demarcação no mar não podem ser encaradas, quer em termos legais, quer em termos operacionais, da mesma forma que as fronteiras em terra. Porquê? Porque o seu estatuto à luz do Direito Internacional é diferente e porque não se materializam em qualquer tipo de descontinuidade ambiental reconhecível à vista. Também, e muito especialmente, porque, em termos operacionais, requerem uma abordagem totalmente diferente: defendem-se de fora para dentro e tão longe, tanto mais ao mar-alto, quanto possível, ou seja, exactamente ao contrário do que se passa nas fronteiras terrestres.

Terceiro e último ponto, esquece que a lógica do controlo do mar centra-se numa vigilância tão global quanto possível do espaço, pois, de outra forma, aos que pretendam operar ilegalmente basta procurar as áreas onde sintam que a vigilância é menor ou não existe, adaptando o comportamento em conformidade. Estamos constantemente a assistir isto.

Antes de vermos que solução alternativa poderá ser considerada para organizar os esforços dos vários intervenientes - Marinha e “outras organizações” (GNR, PJ, SEF, etc.) –, tendo em vista evitar as dificuldades do arranjo que a nova legislação introduziu, convém ponderar os contributos que cada uma poderá dar. É o que pretendo resumir seguidamente.

### O que interessa valorizar

Da parte da Marinha, com o que podemos contar é um dispositivo expressamente desenhado para as missões de fiscalização e quatro mais-valias principais. Começo por identificar estas: uma estrutura provada de comando, controlo e comunicações desenhada especificamente para cobrir a área marítima, não existindo qualquer outra em Portugal com as mesmas capacidades; uma

estrutura de apoio logístico a operações no mar e de manutenção, com larga experiência acumulada; uma estrutura de formação de pessoal cobrindo todas as valências de operação no mar (técnicas, militares e policiais, incluindo a Escola de Autoridade Marítima) e uma base de pessoal com larga experiência de mar

Sobre o dispositivo, destaco que parte significativa das unidades navais da Marinha, na realidade quase dois terços (24 unidades - sete corvetas, quatro patrulhas, 12 lanchas e um navio balizador - num total de 38[8] unidades, ou seja 64% dos meios) foi adquirida precisamente para utilização exclusiva em missões de Interesse Público ou modificadas para esse fim (caso das que entretanto perderam valor combatente)[9]. Tanto estas com as que se encontram abrangidas pelos projectos de novas construções[10], nos estaleiros de Viana do Castelo, obedecem a um conceito de emprego pensado para servir dois objectivos principais: a fiscalização da totalidade das águas sob jurisdição nacional do continente e arquipélagos (mar territorial, ZEE e futuramente a plataforma continental) e a satisfação de compromissos internacionais assumidos pelo País na área da Busca e Salvamento marítimo e aéreo[11].

Quer estes meios, quer os que menos regularmente são empregues nestas missões (as fragatas e os submarinos, por exemplo) acrescentam dimensões operacionais não acessíveis às forças policiais, quer pela sofisticação dos meios de detecção e intercepção, quer pelas melhores condições de navegabilidade, alcance, e endurance, ou seja, a capacidade de permanência por longos períodos no mar em condições adversas, sem o que não se pode falar em capacidade de controlo.

A questão da endurance merece alguns comentários adicionais. A ideia de que para operação nas proximidades da costa bastam embarcações de pequeno porte só é válida se circunscrita a bom tempo; fora dessa situação, as condições no mar territorial impõem desafios que não diferem dos que se levantam mais longe ou no alto mar, sendo, portanto, inacessíveis a embarcações de porte reduzido. Ou a GNR se conforma com esta limitação à sua capacidade de intervenção ou a, curto prazo, perante a experiência, estará a defender a indispensabilidade de meios de maior porte. Os primeiros indícios desse caminho já apareceram nos órgãos de comunicação social: «Embarcações de maior porte e autonomia – a GNR opera com lanchas vocacionadas para operar em zonas da costa e para intercepção mas tem vindo a ser equacionada a necessidade de a unidade (de Controlo Costeiro da GNR) dispor de embarcações com mais autonomia»[12]. A continuar por esse caminho, um dia falar-se-á também da necessidade de meios aéreos, uma vertente para que a GNR também pode invocar o conceito de “contínuo territorial”, se com o tempo não vier bom-senso e sentido prático das realidades. Aliás, a necessidade de meios com maior capacidade está implícita no modelo defendido pelo coronel Armando Alves, que para a ZEE prevê a actuação conjunta da Marinha e da UCC, ainda que reconhecendo que aí cabe à Marinha o “esforço maioritário”.

Os principais contributos das “outras organizações” (GNR, PJ, SEF, etc.) são os que decorrem directamente do seu estatuto de forças policiais, incluindo o acesso a fontes de informação especializadas nas ameaças em causa e a sua própria capacidade de investigação.

Regra geral, as Forças Armadas, não tem vocação policial nem facilidade de movimentação nesses campos, mas a Marinha de Guerra portuguesa inclui na estrutura da Direcção Geral da Autoridade Marítima, a Polícia Marítima que cobre essa vertente de actuação e tem uma larga e diversificada panóplia de equipamentos e meios[13] exclusivamente dedicados a esse tipo de tarefas. Como se justifica um dispositivo paralelo[14], ou seja, duas estruturas policiais a trabalhar para finalidades idênticas na mesma área, quando ambas, de forma muito patente, têm uma falta alarmante de meios nas suas áreas de vocação primária (a Polícia Marítima no litoral, a GNR em terra)?

Já se percebeu que a GNR assenta o seu conceito de operações no mar num dispositivo desenhado para actuação pontual, a partir dos dados recolhidos pelo sistema de vigilância, com as lanchas posicionadas, em núcleos, ao longo da costa. É um dispositivo direccionado para uma determinada zona específica e para uma vertente exclusiva de intervenção que não abrange uma presença contínua no mar, o que é condição indispensável para que se possa falar em controlo do mar. Não tem também composição que permita passar qualquer ideia de “auto-suficiência”, como se pretende frequentemente fazer crer. Melhor seria, portanto, que este dispositivo da Guarda, a continuar, fosse encarado como um sistema complementar que para ser útil precisa de funcionar integrado com os outros, nomeadamente os da Marinha e da Força Aérea, requisito que não ficou estabelecido na legislação nem me parece que corresponde a vontade explícita da parte da sua tutela, não obstante as recomendações de cooperação, designadamente as feitas pelo Presidente da República.

Como elemento adicional de ponderação devemos contar com a disponibilidade, julgo que dentro de um ano, do novo sistema de radares de vigilância costeira[15]. Parto do princípio que venha a funcionar de forma mais eficaz do que o anterior, conhecido por LAOS. O sistema “é” da GNR mas isso não deverá impedir que a informação recolhida e, em geral, o panorama da situação que deverá compilar seja partilhado entre os que tiverem “necessidade de conhecer” no âmbito das suas responsabilidades, incluindo obviamente a Marinha, que tem uma obrigação permanente e sistemática de controlo geral da área. Aliás, o processo de aquisição do sistema deveria ter integrado representantes dos potenciais interessados na sua exploração, incluindo aqui, entre outros também a Força Aérea; um cuidado que, embora elementar, foi esquecido.

Mais dois factores relevantes

Existem outros factores relevantes que precisam de ser considerados na escolha do arranjo a adoptar. Vou referir dois.

Primeiro, o conhecimento da área marítima de interesse estratégico nacional é uma obrigação elementar inerente à função da Marinha na defesa militar. Implica o dever de conhecer em detalhe e de forma actualizada o respectivo panorama da actividade marítima na área de interesse; tem que incluir a capacidade de detectar oportunamente quaisquer desvios de comportamento da navegação que possam configurar potenciais ameaças à segurança ou protecção dos nossos interesses. Tem necessariamente que cobrir as três dimensões (superfície, sub-superfície e acima-superfície) em que se processam as operações navais; basta a falta de uma para deixar de haver garantia que a cobertura é completa. Aliás, é através do exercício desta responsabilidade que o País garante dois aspectos importantes da sua afirmação internacional. Evidencia a sua determinação em salvaguardar os seus direitos e “ocupar” o espaço interterritorial através de uma presença assídua, condição da ligação entre as três parcelas. Manifesta o seu empenho na garantia de manutenção da segurança numa área de encruzilhada de rotas de navegação essenciais para a NATO e que é fronteira comum da União Europeia.

Segundo, a optimização dos recursos que tem a ver, entre outros aspectos, com a capacidade de execução de várias tarefas numa mesma missão, em simultâneo. Os navios não são mais ou menos caros apenas pelo dinheiro que custam mas também pela utilidade que têm. Um navio barato pode tornar-se caro se tiver uma utilidade reduzida; será tanto mais barato quanto mais alargado for o leque da sua utilidade. O próprio treino das unidades navais que não se faz sem se ir para o mar, mesmo que existam meios de simulação em terra, pode ser encarado como uma oportunidade de combinação de todas as actividades compatíveis.

Poderá o País prescindir de tirar o melhor partido possível das potencialidades do emprego das Forças Armadas em missões de Interesse Público, ou seja, neste caso, de continuar a conciliar o emprego militar das unidades navais com a sua utilização na fiscalização dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional?

O que fazer?

Muito claramente, não me parece que o País se possa dar ao luxo de ignorar a necessidade de rentabilizar os seus recursos, muito menos se tem ao seu alcance formas de responder aos novos desafios de segurança sem pôr em causa a coerência do dispositivo de fiscalização que a Marinha está encarregada de manter e que facilmente pode acolher a participação de outras organizações com responsabilidades específicas na área marítima.

Nem sequer há nada a inventar; não se requer mais do que generalizar a todas as organizações o entendimento estabelecido com a Polícia Judiciária há mais de uma década para o emprego das unidades navais em operações de combate ao tráfico de droga e que funciona a contento de ambas as partes. Se foi possível estabelecer este arranjo com um órgão tutelado pelo Ministério da Justiça porque não será viável seguir uma orientação idêntica com os tutelados por outros Ministérios, em particular o da Administração Interna.

Não vejo o que possa impedir uma orientação comum do Governo, substituindo a actual “política de atribuição de meios”, que contempla a GNR mas não as outras organizações, por uma “política de acesso” de todos os serviços e órgãos aos meios da Marinha. Sendo o “acesso” uma política que comprovadamente funciona, torna-se incompreensível a relutância em a alargar a outras situações, muito menos sem sequer discutir e experimentar essa via. Esclareço que “acesso”, nesta perspectiva, significa disponibilidade mútua, da Marinha e cada uma das outras organizações, para o embarque de agentes dessas organizações nas unidades navais do dispositivo de fiscalização e a possibilidade de predefinirem, quando necessário, os principais parâmetros do esforço a desenvolver em função das informações disponíveis. Ou seja, atender ao «requisito de articulação operacional em terra e no mar» como se reclama no artigo do coronel Armando Alves, requisito que

subscrevo com a nota de que, como é óbvio, é comum a todas as organizações em causa.

Afinal, o que se pretende? Não será arranjar maneira de juntar de forma eficaz os esforços das organizações intervenientes? Prever o acesso dessas organizações aos meios da Marinha, mediante acordos de cooperação ou protocolos que contemplem as respectivas necessidades, não seria a via a explorar antes de qualquer outra, tanto mais porque há experiência positiva desse arranjo? Não dará esta solução uma resposta correcta à generalidade das questões atrás formuladas, incluindo as preocupações de optimização dos recursos e o reconhecimento da crescente interpenetração das missões essencialmente militares com as missões de natureza policial? Quando temos um dispositivo que, regra geral, responde a quase todos os propósitos, não será sempre recomendável e certamente mais sensato tentar resolver as eventuais lacunas que possa ter em vez de optar por dispositivos paralelos e redundantes, como é o da UCC da GNR? Que sentido faz esse dispositivo quando existe o da Polícia Marítima, sob a autoridade do Director Geral da Autoridade Marítima (na qualidade de seu Comandante-em-Chefe), tanto mais que, além de ser praticamente idêntico, tem atrás de si uma estrutura completa de comando e de apoio, criada de raiz para operar no mar e com esse propósito exclusivo?

Faria mais sentido, perante a necessidade de facilitar a sustentação do sistema, aproveitar melhor o que existe adaptando onde necessário, em vez de enveredar por uma solução nova cuja imprescindibilidade não está comprovada, que não tem em conta as experiências acumuladas, que não procura tirar partido das melhores valências, independentemente de quem as detém, e que ignora princípios elementares da condução de operações no mar.

[1] Texto originalmente publicado no número 15 da revista Segurança e Defesa, Out/Dec 2010.

[2] Armando Carlos Alves, coronel da GNR na situação de Reforma, é licenciado em Ciências Político- Sociais e mestrando em Estratégia e Sociologia. Foi professor da Academia Militar e do IAEM/IESM de 1991 a 2007. “O que faz Portugal é o mar” é o título do artigo.

[3] Terminologia do autor do artigo. Presume-se que se refere ao emprego dos meios navais como instrumento da política externa do Estado.

[4] O próprio título do Seminário é esclarecedor: “Maritime Policies for a Prosperous and Secure Europe. Towards a 21 st Century comprehensive civil-military approach”. Quer as conclusões preliminares, quer o discurso do principal convidado (Almirante Rebollo García, Chefe do Estado Maior da Marinha espanhola) acentuam a necessidade de encara os desafios no mar de uma forma integrada («a civilian and military approach to the solution of maritime security problems bringing together all actors with maritime responsibility»; «The need has also been noticed to address maritime issues from an integrated approach that involves all agencies with responsibilities and interests in the sea»).

[5] Extrato das conclusões preliminares do Seminário: «Navies have capabilities that are highly useful to the EU maritime security, and the Treaty of Lisbon offers new instruments. The challenge lies in how to organize those capabilities so that the CSDP can support the IMP, particularly in nearby environments and as a permanent contribution».

[6] Ver <http://www.segurancaedefesa.org/>. Este tema é repetidamente referido sob diversas perspectivas ao longo da síntese conclusiva do Congresso, por exemplo, quando relembra que com «a crescente fluidez das fronteiras geográficas e de pertença a organizações internacionais, os vários espaços e organizações interpenetram-se no combate aos problemas de segurança nacional e internacional»

[7] Ver para mais detalhes o artigo de José Pereira da Cunha “As Coligações no Domínio Marítimo. O Presente. Que Futuro?” (<http://www.jornaldefesa.com.pt/>). Esclarece-se que é desta contestação que decorre a Global Maritime Partnership Initiative, da Marinha dos EUA, na procura um esforço cooperativo internacional tendo em vista proporcionar maior segurança à navegação. Outra medida da mesma natureza é a Proliferation Security Initiative destinada à interdição de navios envolvidos no transporte de materiais relacionados com o fabrico e uso de armas de destruição maciça.

[8] Entre os 14 que não estão directamente ligados às actividades de Serviço Público, embora contribuam e ocasionalmente participem no seu dispositivo, incluem-se cinco fragatas, dois submarinos, um navio reabastecedor de esquadra e uma lancha de desembarque grande. Este grupo de 14 unidades completa-se com dois navios hidrográficos, duas lanchas hidrográficas e o navio-escola Sagres.

[9] Sob o entendimento de que, no âmbito desse artigo, Serviço Público respeita essencialmente à fiscalização das águas sob jurisdição nacional, não se incluiu no grupo de unidades atribuídas a

esse Serviço as quatro unidades hidrográficas. Se o tivesse feito, a percentagem de meios da Marinha empregues nesse contexto seria de 72%. A Marinha encarrega-se ainda da operação do navio de treino de mar Creoula, propriedade do MDN, que se destina a proporcionar a jovens oportunidades de contacto com a navegação no mar.

[10] Os programas de novas construções, a cargo dos Estaleiros de Viana do Castelo, incluem dois navios patrulhas oceânicos, em fase de entrega à Marinha, dois navios de combate à poluição (basicamente com o mesmo desenho dos navios Patrulhas oceânicos) e cinco lanchas de fiscalização costeira.

[11] O dispositivo de Busca e Salvamento é partilhado com a Força Aérea; a Marinha assegura o funcionamento dos Maritime Rescue Coordination Centers (Lisboa e Ponta Delgada) e a Força Aérea os Rescue Coordination Centers (Lisboa e Santa Maria). Estes centros fazem parte de uma rede internacional que cobre todo mundo.

[12] Jornal de Notícias, 27 Julho de 2009.

[13] Os meios exclusivos da Polícia Marítima incluem 14 Unidades Auxiliares de Marinha, 20 embarcações de alta velocidade, 51 embarcações semi-rígidas e 80 meios diversos (motas de água, botes, aladoras, etc.). Para o Serviço de Busca e Salvamento operado pelo Instituto de Socorros a Náufragos, a Marinha dispõe de 13 Unidades Auxiliares de Marinha de grande capacidade, seis de pequena capacidade, 51 embarcações semi-rígidas e 26 meios diversos (motas de água e botes).

[14] Os meios pertencentes à UCC incluem 12 lanchas de fiscalização e intervenção (o correspondente às Unidades Auxiliares de Marinha), 18 lanchas de fiscalização aduaneira e 12 embarcações semi-rígidas.

[15] Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIMCC).

## **24 TEXTOS RELACIONADOS:**

**2012/06/18**

### **O DUPLO USO E A COOPERAÇÃO NOS ESPAÇOS MARÍTIMOS[1]**

*José Afonso Galrito[2]*

**2012/04/04**

### **PIRACY: STRATEGY OR PHENOMENON?[1]**

*Bruno Reynaud de Sousa[2]*

**2011/12/05**

### **A PIRATARIA MARÍTIMA NA SOMÁLIA[1]**

*José Rodrigues Pedra[2]*

**2011/12/04**

### **QUO VADIS ESTRATÉGIA MARÍTIMA EUROPEIA?[1]**

*José Rodrigues Pedra[2]*

**2011/11/04**

### **A GRANDE OPORTUNIDADE**

*Alexandre Reis Rodrigues*

**2011/10/30**

### **O SENHOR MINISTRO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA E A SALINIDADE DAS ÁGUAS**

*José Castanho Paes[1]*

**2011/06/06**

### **RACIONALIZAR, NÃO É A PALAVRA DE ORDEM?[1]**

*Alexandre Reis Rodrigues*

**2011/04/25**

### **ESTRATÉGIA DA NATO E SEGURANÇA MARÍTIMA[1]**

*Nuno Sardinha Monteiro[2]*

**2011/02/21**

### **MARINHA DE DUPLO USO: UM CONCEITO PÓS-MODERNO DE UTILIZAÇÃO DO PODER MARÍTIMO[1]**

*Nuno Sardinha Monteiro e António Anjinho Mourinha[2]*

**2010/12/26**

**A PIRATARIA MARÍTIMA: ENVOLVENTE E CENÁRIOS[1]**

*Alexandre Reis Rodrigues*

**2010/08/25**

**AS COLIGAÇÕES NO DOMÍNIO MARÍTIMO. O PRESENTE. QUAL O FUTURO?**

*José Pereira da Cunha[1]*

**2010/07/27**

**PIRATARIA NA SOMÁLIA: ASPIRINAS, ANTIBIÓTICOS E CIRURGIAS[1]**

*Nuno Sardinha Monteiro[2]*

**2010/07/08**

**O MAR DO FUTURO[1]**

*Armando Dias Correia[2]*

**2010/04/05**

**SUBMARINOS, AFINAL PARA QUÊ?[1]**

*Alexandre Reis Rodrigues*

**2010/03/14**

**A SOBERANIA DOS ESTADOS E O MAR - A REALIDADE PORTUGUESA[1]**

*João Pires Neves[2]*

**2010/02/17**

**AFINAL O QUE É A PIRATARIA?**

*Eduardo Serra Brandão[1]*

**2009/03/24**

**LANÇAMENTO DE LIVRO – “A LARANJA MACULADA – TERRORISMO NO MAR PORTUGUÊS”**

*Alexandre Reis Rodrigues*

**2008/06/01**

**A PASSAGEM ÁRTICA DO NOROESTE[1]**

*Alexandre Reis Rodrigues*

**2007/08/08**

**OCEANO ÁRTICO: A ÁRDUA DISPUTA RUSSA PELAS RIQUEZAS NATURAIS DA REGIÃO.**

*Gilberto Barros Lima [1]*

**2007/05/06**

**A GNR E O MAR TERRITORIAL (VERSÃO INTEGRAL DO ARTIGO PUBLICADO NO JORNAL PÚBLICO DE 5 MAIO)**

*Alexandre Reis Rodrigues*

**2007/04/25**

**AS FORÇAS ARMADAS E A ECONOMIA**

*Alípio Tomé Pinto[1]*

**2007/04/14**

**CONHECIMENTO, USO E CONTROLO DO MAR PORTUGUÊS**

*José Castanho Paes*

**2007/02/09**

**ESTRATÉGIA NACIONAL PARA O MAR: UMA QUESTÃO FULCRAL**

*José Castanho Paes*

**2007/01/09**

**O NAUFRÁGIO [1]**

*Alexandre Reis Rodrigues*