

CIES e-Working Paper N.º 226/2019

**Modelos de Autoridade Marítima no mundo: Reino Unido e Estados
Unidos da América**

Jorge Silva Paulo

CIES e-Working Papers (ISSN XXXX)

Av. das Forças Armadas, Edifício ISCTE, 1649-026 LISBOA, PORTUGAL, cies@iscte-iul.pt

Jorge Silva Paulo é doutorando em Políticas Públicas no ISCTE-IUL e é capitão-de-mar-e-guerra na reforma. Começou a sua carreira militar como profissional de engenharia de máquinas, tendo passado para a arquitetura naval após um mestrado nesse âmbito na University College, London; depois de um MBA na Heriot-Watt University lecionou economia na Escola Naval, e acabou a sua carreira a chefiar o combate à poluição do mar da Autoridade Marítima. Tem estudado a gestão pública, sobretudo no âmbito da defesa, e desde 2007 que se dedicou à Autoridade Marítima e à Polícia Marítima em especial. Tem alguns livros e vários papers publicados, alguns em revistas com peer review, destacando a Revista de Direito e Segurança e a Nação e Defesa.

RESUMO

Este artigo descreve sucintamente o modelo de exercício da autoridade do Estado no mar no Reino Unido e nos EUA. Estes modelos representam a abordagem anglo-saxónica, e definem uma referência essencial para comparar políticas públicas de Autoridade Marítima. A influência do modelo inglês sobre o americano foi importante na Independência, mas depois cada Estado seguiu o seu percurso próprio. No presente, ambos têm uma guarda costeira, mas a americana exerce mais funções do que a britânica. O modelo americano foi rejeitado pelos britânicos nos anos 1970s, mas estão a convergir nos últimos vinte anos.

Palavras-chave

Autoridade marítima, autoridade portuária, capitão de porto, Armada, guarda costeira.

ABSTRACT

This paper describes succinctly the model of state authority at sea in the United Kingdom and in the United States of America. These models represent the Anglo-Saxon approach and establish an essential reference for the comparison of the Maritime Authority public policies. The influence of the English model over the American was important when the USA became independent, but then each state followed its own path. Today, both have a coast guard, but the American one has more functions than the British. The American model was rejected by the British in the 1970s, but they have converged in the last twenty years.

Key-words

Maritime authority, port authority, captain of the port, Navy, coast guard.

INTRODUÇÃO

Este artigo descreve muito resumidamente os modelos institucionais britânico e americano das respetivas políticas públicas de autoridade marítima, globalmente e nas suas diversas subpolíticas. Esta descrição visa estabelecer os factos e o essencial dos respetivos percursos históricos que servirão para os comparar com o modelo português.

A comparação de políticas públicas é uma fonte de inspiração para aprender e melhorar em cada país; todos os países o fazem (ou devem fazer) ao formular uma política pública ou ao reformá-la. Mas não se conhece qualquer estudo realizado em Portugal sobre modelos alheios, nem na formulação das reformas ocorridas nesta política. Este artigo visa contribuir para reduzir essa lacuna, ao estabelecer os factos de cada modelo; e insere-se numa investigação sobre vários países relevantes para Portugal. O Reino Unido representa a tradição anglo-saxónica mais antiga; os EUA representam a adaptação dessa tradição a um contexto geográfico, político e social muito diferente do inglês. Além disso, tanto já foi testado, analisado e debatido nos EUA, e tanta informação está publicamente acessível, que este país é uma referência incontornável em qualquer análise comparativa de políticas públicas.

O estudo deu especial atenção à militarização da autoridade marítima, porque ela tem uma longa tradição e porque a doutrina militar influenciará o exercício da autoridade, que se procura perceber. É também relevante para a comparação com Portugal.

A vertente institucional assenta sobretudo na legislação, o instrumento privilegiado de definição das políticas públicas, primeiro, pela criação de quadros institucionais e, depois, pela regulamentação das condutas dos diversos atores políticos, burocráticos, económicos e outros. O estudo concentra-se na análise da legislação relevante, a fonte primária nesta matéria; e inicia-se no fim do século XVIII, onde se encontram as raízes destas políticas públicas nestes países. A tradição pesa muito sobre os britânicos; já os EUA têm um modelo mais simples e tiveram uma

evolução mais linear do que o Reino Unido. Este, pelo seu lado, tem uma presença ímpar de atores privados nesta política pública. Ambos os modelos aqui descritos têm pouco em comum com o português; mas, com naturezas distintas, há importantes semelhanças no órgão de capitão de porto dos EUA e de Portugal.

O artigo é descritivo, mas o neoinstitucionalismo histórico é o quadro de fundo, pois o passado pesa no presente (North, 1992; Thelen e Steinmo, 1998); desde logo, o peso que a tradição da *Magna Carta* ainda tem nas políticas públicas dos países estudados, e que os distingue de Portugal.

Após esta introdução, o capítulo 2 descreve o modelo de autoridade marítima britânico, nos seus vários setores. O capítulo 3 descreve o modelo de autoridade marítima americano. Em ambos os casos, a estrutura da descrição reflete a organização e as particularidades das respetivas políticas públicas. O capítulo 4 destaca algumas conclusões, relevantes para a comparação com o modelo português.

MODELO DE AUTORIDADE MARÍTIMA NO REINO UNIDO

INTRODUÇÃO

O Reino Unido não tem Constituição escrita, mas isso não fragiliza o Estado de Direito Democrático (EDD) britânico (*the rule of law*), uma referência para muitos outros. Em especial, a supremacia civil e as fronteiras entre defesa e segurança interna estão interiorizadas na sociedade e no sistema político, desde a *Magna Carta* (1215); além de ser tratado de paz entre o rei e nobres ingleses, estabeleceu um princípio de proporcionalidade (Linebaugh, 2008: 177-178) e um modelo de administração da Justiça, com respeito pelos direitos dos acusados (art.16 e seguintes): “*The violence of the state is restrained by jury, by prohibition of torture, by habeas corpus, and by the due process of law [...]*” (Linebaugh, 2008: 261; no mesmo sentido, mas mais abrangente, Engdahl, 1983, 1985). Uma obrigação geral de proporcionalidade foi reafirmada no *Criminal Law Act 1967*. De notar que o Reino Unido não tem uma gendarmaria¹, e sempre foi rejeitada tal hipótese (Mark, 1985:

¹ Força de segurança com organização militar e atribuições na ordem e segurança públicas em todo o território nacional.

92).

APOIO DAS FORÇAS ARMADAS A AUTORIDADES CIVIS

A *Military Aid to Civil Authorities (MACA)* é tão antiga como o *Standing Army* [Forças Armadas (FA) permanentes], e designa o apoio das FA a autoridades civis, sobretudo no âmbito da segurança – mas não só, incluindo a substituição de pessoal em greve (Babington, 1990). A prevalência do critério da eficácia na doutrina militar e a desproporção dos meios militares na imposição da ordem e segurança públicas (*law enforcement*), que causaram várias vezes a morte de cidadãos, e apesar dos receios generalizados de que as forças policiais se tornassem em forças de repressão ao serviço dos governos, o *Metropolitan Police Act 1829* inglês criou a *Metropolitan Police Force*, responsável perante o parlamento, através do *Home Office* (equivale ao Ministério da Administração Interna, MAI). Por ser pioneira, começou por se organizar segundo o modelo militar (Lyman, 1964; Bramall, 1985; Murray, 2008: 107; Emsley, 1996: 24-31). Para acalmar os referidos receios, esta que foi a primeira força policial profissional civil (*constables*) foi estruturada em unidades descentralizadas, sob controlo central por magistrados; começou com poucos efetivos (perto de 100 para todo o país), desarmados (até aos anos 1980); passaram décadas até terem as capacidades necessárias para garantirem a ordem e a segurança públicas, e nesse intervalo continuaram a ser usadas forças militares (nunca entusiasmadas) em apoio, e por vezes em substituição, das autoridades policiais e judiciárias civis, com resultados raramente consensuais (Babington, 1990). O modelo de polícia civil sedimentou-se com o *Act to Amend the Acts Relating to the Metropolitan Police, 1856*, e com o *Police Act 1964* (Mark, 1985), mas só a partir dos anos 1970 baixou muito o recurso a forças militares face a graves perturbações da ordem pública.

Há ainda as polícias militares, integradas no Ministério da Defesa (*MoD*), criadas por lei para a proteção das unidades militares, e a disciplina interna e militar; detêm jurisdição sobre os militares e civis sujeitos a disciplina militar²; estão fora deste estudo, mas regista-se a exceção legal que autoriza os militares a serem polícias. Sem a imposição da lei marcial, além das polícias militares e da fiscalização da pesca,

² Essas polícias são reguladas pelo *Police and Criminal Evidence Act 1984*, com as alterações em vigor, designadamente pela secção 98 do *Anti-Terrorism, Crime and Security Act 2001*, e pelo *Armed Forces Act 2006*, que substituiu em 2007 o *Royal Navy Regulating Branch* pela *Royal Navy Police*, a qual absorveu a *Royal Marines Police* em 2009.

os militares só atuam em cenários domésticos ou executam funções policiais, perante crimes de tipo terrorista ou com bem balizadas exceções, em auxílio de autoridades civis; mesmo que sejam atribuídos poderes de polícia a militares, eles são muito limitados; não há normas jurídicas escritas que o impeçam – é uma prática interiorizada, que segue uma cultura cívica e política, e uma interpretação interiorizada da Constituição, que também leva os britânicos a sentirem-se vinculados a uma Constituição não-escrita (Stevenson, 2006). A exceção que é a presença de militares na segurança interna, e o apoio a autoridades civis (policiais, de proteção civil ou outras), como a fiscalização da pesca, pelo *Fishery Protection Squadron* da *Royal Navy* (FPS) estão no âmbito da referida MACA.

ADMINISTRAÇÃO E AUTORIDADE MARÍTIMAS

O modelo britânico de autoridade marítima é relativamente simples de descrever e aplicar (EMSA, 2018), e a sua história também. Como noutros países, o modelo em vigor no Reino Unido resulta do percurso e das condições históricas em cada momento, mas com uma evolução talvez mais linear do que noutros países.

Uma breve nota para referir que uma das mais antigas instituições no âmbito marítimo é inglesa, o *Admiralty* (almirantado). A função de comando da *Royal Navy* foi exercida pelo *Lord High Admiral* até 1689, até à criação do *Admiralty*, como órgão colegial dirigente; foi extinto com a criação do *MoD* pelo *Defence (Transfer of Functions) Act 1964*. O *Admiralty* foi também um tribunal marítimo, criado pelo *Admiralty Jurisdiction Act, 1391* (Baugh, 1965: 61-92).

A administração marítima britânica tem as suas subfunções distribuídas por diversos organismos públicos e privados, articulados e que se complementam. Existe a *Maritime and Coastguard Agency* (MCA), com origem no século XVIII, quando a perda de receitas fiscais devido ao contrabando era um problema em muitos Estados; assim, foi criada em 1809 a *Preventive Waterguard*, força policial dos serviços aduaneiros, incumbida de combater os *free traders* (contrabandistas) que desembarcavam nas Ilhas Britânicas, em especial vindos das Ilhas do Canal. De 1817 a 1831, o conceito da missão alargou-se em navios, pessoal e na extensão de costa abrangida; a missão passou a ser executada pela *Royal Navy* (Armada) e, por isso, designava-se *Coast Blockade*. Em 1822, a *Preventive Waterguard* passou a designar-se oficialmente *Coastguard*. As circunstâncias tornavam o pessoal da *Coastguard* o

mais bem colocado para salvar vítimas de naufrágios costeiros e começou a fazê-lo em 1823, embora só tivesse por missão combater o contrabando. Em 1829 foram promulgadas as suas primeiras normas internas e em 1831, tornou-se um ramo de reserva da Armada, tendo a unidade de comando e a rapidez de comunicação sido os argumentos que mais pesaram na decisão; assim, em 1845, foram atribuídas missões de defesa costeira à *Coastguard*. Após 1850, houve uma redução significativa do contrabando, graças à redução das tarifas aduaneiras sobre o tabaco; em consequência, a vigilância de boias e de balizas e o socorro a náufragos tornaram-se as principais atividades da *Coastguard*. Com o *Merchant Shipping Act 1854*, o Estado assumiu claramente o salvamento marítimo. O *Coastguard Service Act 1856* institucionalizou essa função, deixou os serviços aduaneiros e inseriu-a formalmente na Armada, que aproveitou as *Coastguard stations* (as suas bases) para serem também postos de comunicações (*signal stations*). As primeiras instruções da *Coastguard* para o salvamento e a salvação marítimos datam de 1841; mas a Armada não reconheceu essa missão em 1856. As funções civis e as funções militares conflituavam e criavam dúvidas, mas a I Guerra Mundial reanimou a *Coastguard*, porque a empenhou no esforço de guerra, sobretudo a vigiar a costa e a desarmar minas que davam à costa. Em 1922, as missões tinham estabilizado na defesa da costa, no socorro a náufragos e na prevenção do contrabando, mas incluíam a fiscalização da pesca e a vigilância de boias e balizas, e a recolha de informação para fins estatísticos; a natureza civil destas funções levou a nova reforma, o *Coastguard Act 1925*, que a passou a designar *His Majesty's (HM) Coastguard*, e a integrou em pleno no ministério do comércio (*Board of Trade*); ainda se centrava no salvamento marítimo, e admitia-se que podia voltar a ser dirigida pela Armada em tempo de guerra, como uma *War Watching Organization* (o que ocorreu após 1940, como meio de recolha de informação de atividades nas zonas costeiras, potenciada com o advento do radar). A sua relevância no salvamento marítimo cresceu após 1933, e o início da aviação comercial, com a gradual edificação do dispositivo de *Search and Rescue (SAR)* para acidentes aéreos. Entretanto, a Armada descobriu que a *HM Coastguard* era um serviço útil para colocar pessoal dispensado das unidades operacionais. Mas em 1945 voltou a ser civil, foi integrada no Ministério dos Transportes, e em 1964 regressou ao *Board of Trade* (Rundle, 1937; Scarlett, 1971). Por outro lado, a *Waterguard* foi integrada no *Board of Customs* em 1822 onde permaneceu até à criação do *His/Her Majesty's Customs and Excise (HMCE)* em

1909; a designação foi extinta com a reorganização do *HMCE* em 1972, mas continuou a dispor de meios de ação no mar (*HMCE*, 1971), usualmente *offshore patrol vessels (OPV)*, que são navios de patrulha concebidos para operar eficazmente em condições meteorológicas e de agitação marítima desfavoráveis³. Os meios de ação marítima do *HMCE* também contribuem para a fiscalização da pesca⁴.

A *MCA* é hoje a organização central executiva da administração marítima britânica, integrada no Ministério dos Transportes; a *HM Coastguard* é uma das suas secções; além do já referido salvamento marítimo tem por atribuição a resposta a incidentes de poluição marítima; ela é o principal serviço do Reino Unido nas atribuições de Estado costeiro, de bandeira e de porto⁵. Não existem capitânias de portos; é o *local council* (autarquia local) costeiro que tem competências no âmbito do seu território face a acidentes com navios ou eventos de poluição marítima, articulando-se com a *HM Coastguard*, com a *Marine Management Organisation*, e outras autoridades nacionais, na execução do *National Contingency Plan (MCA*, 2014). À *MCA* também cabe preparar caso a caso a decisão política a tomar pelo Governo quanto a locais de refúgio para navios em perigo (*MCA*, 2014: 142).

Os registos profissionais dos marítimos e de navios estão atribuídos por lei ao *Registrar General of Shipping and Seamen*, integrado no Ministério dos Transportes, de acordo com o *Merchant Shipping Act 1995* (Parte II, para os navios; e secções, 26, 27, 78, 257, 273, 287 e 289, para os marítimos; e secções 295 e 298, para ambos).

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS

Uma das vertentes da autoridade marítima cada vez mais importante, relacionada com a *MCA*, mas dela independente, é a investigação de acidentes com navios. Embora prevista há muito, importa notar, para os navios mercantes, *The Merchant Shipping (Safety Officials and Reporting of Accidents and Dangerous Occurrences) Regulations 1982*, e para as embarcações de pesca, *The Fishing Vessels (Reporting of Accidents) Regulations 1985*; mas a investigação técnica e as

³ Designados na linguagem corrente da Armada portuguesa por “patrulhões”.

⁴ Uma ideia do funcionamento e da cultura do *HMCE* pode ser formada através da leitura das obras de ficção policiais que um seu antigo inspetor, Richard Hernaman Allen, publicou e que se centram nas atividades do *HMCE*; numa série de oito, destaca-se o primeiro livro, “*The Waterguard*” de 2012; para mais, ver: <https://www.richardhernamanallen.com/about1> (consultado em 12-Nov-2018).

⁵ Ver mais em: <https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency> (lido em 31-Dez-2018)

conclusões competiam só ao armador ou ao comandante. Houve uma revisão profunda da legislação, devido ao acidente com o *ferry Herald of Free Enterprise* (1987); assim, foi posto em vigor o *Merchant Shipping Act 1988*, que criou uma subunidade orgânica do Ministério dos Transportes, constituída sobretudo por *Inspectors of Marine Accidents*, dirigidos pelo *Chief Inspector of Marine Accidents*. Para densificar as atribuições e competências deste serviço e regular os seus procedimentos foi posto em vigor *The Merchant Shipping (Accident Investigation) Regulations 1989*. Seguiu-se *The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 1994*, que substituiu e revogou a lei de 1989; por sua vez, foi substituído e revogado por nova lei com o mesmo título de 1999, e de novo em 2005; foi este que institucionalizou a designação já adotada na prática do serviço de investigação, *Marine Accident Investigation Branch*⁶. O modelo foi de novo reformado, pelo *The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012*, que aprofundou as competências de investigação; foram introduzidas alterações nos procedimentos por lei de 2013, mas o modelo de 2012 está, no essencial, em vigor (2019). A sucessão de mudanças na legislação neste âmbito reflete a harmonização europeia no setor e as pressões sociais, económicas e ambientais para prevenir acidentes e as suas consequências gravosas.

SALVAMENTO MARÍTIMO, A ROYAL NATIONAL LIFEBOAT INSTITUTION

Muitos dos recursos empregues no socorro a náufragos e no salvamento marítimo em geral eram e são do *Royal National Lifeboat Institution (RNLI)*. Começou por designar-se *The National Institution for the Preservation of Life from Shipwreck*, e em 1854 adotou a designação atual, *RNLI*, quando se fundiu com outra fundação privada de socorro a náufragos, *The Shipwrecked Fishermen and Mariners' Royal Benevolent Society*, ou apenas *Shipwrecked Mariners' Society*, fundada em 1839. A atribuição do *Royal Charter* (atribuição formal de poderes públicos e aprovação dos respetivos estatutos) ocorreu em 1860. Integra-se nos sistemas britânico e irlandês de salvamento marítimo (geridos pelas respetivas guardas costeiras). A *RNLI* ficou sediada em Poole (mesmo depois da independência da Irlanda, em 1921); é financiada sobretudo por donativos e numa pequena parte por subsídios de ambos

⁶ Ver mais em: <https://www.gov.uk/government/organisations/marine-accident-investigation-branch> (lido em 31-Dez-2018)

os Estados, e fornece uma importante parte dos recursos para as missões de SAR, sobretudo embarcações salva-vidas (*lifeboats*) e pessoal para as operar e proceder ao socorro (pescadores, marítimos e outros) em regime de voluntariado (Mortimer, 1999; Kavanagh, 2004). Em 1986, foram alterados os estatutos da *RNLI*, e a sua missão de SAR foi alargada a águas interiores, nas quais a náutica de recreio passou a ser muito frequente, de que derivaram necessidades de socorro (art.3 do *Royal Charter*).

ASSINALAMENTO MARÍTIMO E PILOTAGEM, A TRINITY HOUSE

Outra organização privada a considerar é a corporação *Trinity House*⁷, identificada há séculos com faróis, mas com atribuições exclusivas também sobre a pilotagem, por delegação do Estado. Vale a pena observar brevemente a história da *Trinity House*. Algumas associações de natureza assistencial dedicadas ao pessoal do mar e suas famílias, criadas na Idade Média em várias cidades da Inglaterra e da Escócia, chamavam-se *Trinity Houses*. Assemelhavam-se a confrarias ou corporações de inspiração religiosa em Portugal (Paula, 1966). A corporação de Londres, originalmente designada “*The Master, Wardens and Assistants of the Guild, Fraternity or Brotherhood of the Most Glorious and Undividable Trinity and of St Clement in the Parish of Deptford Strond in the County of Kent*”, conhecida por *Trinity House of Deptford Strond* (ou, hoje, *Strand*) (onde se localizava a alfândega de Londres, nos limites desta cidade à data a leste, na margem sul do rio Tamisa), ou só *Trinity House of London*, foi a mais importante das que sobreviveram ao tempo; como as de Newcastle e Hull, ficou conhecida só por *Trinity House* (Mead, 1947: 2 e 8; Love, 2015: 60-61). Foram criadas e institucionalizadas em 1514 por *Royal Charter* de Henrique VIII; as suas competências (em especial, para instalar faróis e balizas) foram densificadas por lei, um *Act of Parliament* de 1565 sobre *Sea Marks and Mariners* (Pickering, 1763: 252). As restantes associações de marítimos, além das de Newcastle e Hull, também chamadas *Trinity House*, situavam-se em Dover e Leith-Escócia (Mead, 1947: 7). Desde a origem, motivada pela elevada frequência e gravidade dos acidentes marítimos no acesso a Londres pelo rio Tamisa, a *Trinity House* regulava as ajudas à navegação (balizas, boias e marcas; mais tarde faróis

⁷ Ver mais em: <https://www.trinityhouse.co.uk/> (lido em 22-Out-2018); <https://www.nlb.org.uk/> (lido em 22-Out-2018); <https://www.irishlights.ie/> (lido em 22-Out-2018).

flutuantes e em terra), a pilotagem (incluindo os exames de habilitação ao exercício das funções de piloto e de navegador em todos os navios britânicos, civis e militares; de notar que em 1849 os militares da *Royal Navy* passaram a ser examinados pela *Trinity House*, mas só sobre pilotagem) e a lastragem; a evolução tecnológica alterou-a profundamente, e deixou de integrar as atribuições da *Trinity House*. Além das referidas, teve sempre funções de providência social sobre marítimos impedidos de exercer a sua profissão, e famílias de marítimos sem meios de subsistência, disponibilizando-lhes habitação e pensões, em 13 prestações, uma por mês e mais uma para “enfrentar a severidade do inverno” (Mead, 1947: 8-9, 85-123, 128-142 e 156). E a tecnologia obrigou a *Trinity House* a desenvolver as suas próprias oficinas para o fabrico e a manutenção dos seus equipamentos, que se tornaram uma referência na Inglaterra e não só (Tarrant, 1998: 21-26). É ainda de notar o seu material flutuante, começando pelos barcos-farol, dos *yachts* para acompanhamento e manutenção dos faróis (tudo no século XIX) até à frota de navios e embarcações de serviço do assinalamento marítimo e dos pilotos (Mead, 1947: 159-164; Tarrant, 1998: 79-106).

Em 1836, acabou a gestão privada e descentralizada dos faróis britânicos e a lei atribuiu à *Trinity House*, por delegação do Estado, o monopólio das ajudas à navegação até então instaladas, financiadas e geridas por privados, e unificou os procedimentos de pagamento das respetivas taxas na Inglaterra e no País de Gales. As *Trinity Houses* tinham então mais e as mais importantes ajudas à navegação; os privados proprietários de faróis eram particulares e instituições como o Hospital de Greenwich, que assim obtinha receitas suplementares para as suas atividades clínicas (Mead, 1947: 106-110). A visão das ajudas à navegação enquanto investimentos, então típica em Inglaterra, era rejeitada na Escócia, cujas costas e estuários eram mais longos e perigosos do que os ingleses, o que foi entendido que exigia mais ajudas à navegação e recomendaria que a segurança fosse a principal prioridade (Mead, 1947: 127). A partir do *Merchant Shipping Law Amendment Act 1853*, o monopólio e a autoridade sobre ajudas à navegação na Escócia foram atribuídos ao *Northern Lighthouse Board*, o qual integrava os *Commissioners of Northern Lighthouses*, e na Irlanda ao *Commissioners of Irish Lights* (Mead, 1947: 124-127; Tarrant, 1998: 13-14), que se mantêm em 2019, independentes da *Trinity House*. O *Merchant Shipping Act 1854* institucionalizou a *Trinity House* como

autoridade geral sobre o assinalamento marítimo e pilotagem na Inglaterra, no País de Gales, nas Ilhas do Canal e em Gibraltar, modelo que se manteve desde então e foi confirmado no *Merchant Shipping Act 1995* (secção 193, Parte VIII) e no *Marine Navigation Act 2013*. Mas o *Ports Act 1991* criou uma exceção: nos respetivos espaços portuários, só as autoridades portuárias têm competências sobre o assinalamento marítimo (Parte III). De acordo com o *Merchant Shipping Act 1995* (secção 210, Parte VIII) o assinalamento marítimo, os pilotos e as atividades da *Trinity House* são financiados por taxas cobradas aos navios que praticam os portos; sempre assim foi, mas antigamente as taxas aplicadas aos navios estrangeiros eram o dobro das aplicadas aos britânicos (Mead, 1947; Tarrant, 1998; Love, 2015).

As receitas da *Trinity House* provinham das taxas aplicadas pela passagem dos navios em faróis ou balizas (*buoyage*), pelos serviços e exames de pilotagem (*pilotage*) ou pelas licenças para lastrar e deslastrar (*ballastage*) e eram cobradas por agentes dos proprietários dessas ajudas à navegação nos portos marítimos⁸. Estavam isentos das taxas cobradas pela *Trinity House* as embarcações de pesca e de deslocamento inferior a 20 toneladas, bem como os navios do Estado (estes não da *ballastage*). A partir do *Merchant Shipping Law Amendment Act 1853*, as receitas eram cobradas localmente e eram atribuídas ao *General Lighthouse Fund*, do Ministério dos Transportes (na origem, *Board of Trade*), que depois as afetava aos diversos serviços locais (Mead, 1947: 114-118 e 143-151). Samuel Pepys, administrador dos recursos da *Royal Navy* durante longos anos, *Secretary of the Admiralty* e também famoso por ter deixado vários livros e a sua experiência registada em diários muito pormenorizados, foi também *Master* da *Trinity House*, em 1676/1677 e em 1685/1686 (Mead, 1947: 52-64). Desde o *Merchant Shipping Act 1854*, e em todos os seguintes, incluindo no mais recente *Merchant Shipping Act 1995* (secção 193), tem sido atribuído à *Trinity House* o monopólio sobre as ajudas à navegação e a pilotagem, na Inglaterra e País de Gales, exceto nos portos (secção 201); este monopólio foi decisivo no impulso ocorrido de 1879 a 1900 de cobertura das costas

⁸ A autoridade delegada pelo Estado para cobrar taxas era indispensável para que os privados retirassem benefícios dos investimentos nas ajudas à navegação necessários em numerosos abrigos naturais existentes nas costas britânicas e que deram origem a portos; de notar que nos anos 1970s havia 250 portos no país, dos quais só 12 eram grandes portos (Thomas, 1994: 135). Por sua vez, estes investimentos foram decisivos para que as atividades económicas costeiras (como as pescas e o comércio internacional) tivessem a segurança necessária que lhes permitiu desenvolverem-se e fomentar o desenvolvimento da economia do interior do país. Mas este modelo não foi reconhecido e ainda menos adotado em todos os países com forte ligação ao mar.

com faróis (fixos e flutuantes) e marcas (Tarrant, 1998: 54-66). O monopólio dos pilotos foi justificado durante séculos, por boas razões, com a necessidade de impedir o conhecimento detalhado das costas e estuários por estrangeiros, para ser mais fácil defender a Inglaterra e repelir invasores (Mead, 1947: 65-77 e 140-142). É ainda de registar a criação em 1673 da Escola de Matemática no *Christ's Hospital* (o qual já desde o século XVI tinha escolas para instruir crianças de origens humildes), com o patrocínio de Pepys, como meio de formar e recrutar pilotos para a *Trinity House*; aos 16 anos e concluída com aproveitamento a sua formação teórica, o *Master* da *Trinity House* colocava os “*mathematical boys*” alunos em estágios de navegação em navios (Mead, 1947: 78-84).

FISCALIZAÇÃO DA PESCA, O FISHERY PROTECTION SQUADRON

A *Royal Navy* fiscalizou a pesca durante séculos; continua a fazê-lo, mas a missão não é sua. O *Sea Fisheries Act 1968* (nº1 da secção 7) autorizou todos os oficiais da *Royal Navy*, além dos dirigentes da *Coastguard* e das alfândegas, e os comandantes militares dos três ramos das FA a atuar na fiscalização da pesca, ao conceder-lhes o atributo de *British sea-fishery officers*, especificado também no *Fishery Limits Act 1976* e mantido no *Marine and Coastal Access Act 2009* (secção 235); o *Sea Fisheries Act 1981* (nº1 da secção 26) retirou o atributo aos dirigentes aduaneiros e da *Coastguard*. A regulação das pescas é uma atribuição da *Marine Management Organisation*⁹ (*MMO*), criada pelo *Marine and Coastal Access Act 2009*; a *MMO* absorveu em 2010 a *Marine and Fisheries Agency*, que sucedeu em 2005 ao *Sea Fisheries Inspectorate*.

De notar que, apesar de existir uma guarda costeira, e assim se designar, aquando da adoção da Zona Económica Exclusiva, foi rejeitada a evolução para a autoridade de polícia no mar abrangente, como existia nos EUA (Winterbottom, 1976). A repugnância por “duas marinhas” foi uma justificação então sugerida (Young, 1977), mas é pouco persuasiva, pois há vários serviços com meios de ação no mar, e até na Escócia há serviços com recursos próprios. Certo é que a fiscalização da pesca não é uma missão militar nem da *Royal Navy*; de facto, no âmbito da *MACA*, a *MMO* e o *MoD* acordaram em 2002 mecanismos para a gestão dos recursos dos espaços

⁹ Ver mais em: <https://www.gov.uk/government/organisations/marine-management-organisation> (lido em 31-Dez-2018).

marítimos britânicos (*MMO*, 2012), sendo a execução atribuída ao *FPS*; por esse acordo, o *MoD* afeta as despesas com esta missão à *MMO* (*MoD*, 2017: 52; Dando, 2018). Os navios da *Royal Navy* atribuídos à fiscalização da pesca usam há décadas um símbolo afixado na chaminé para serem identificados como tal (Welch, 2006: 21-26). De acordo com o *Policing and Crime Act 2017* (capítulos 5, 6 e 7) e o correspondente código de conduta (*Home Office*, 2017), os *British Sea Fisheries Officers* ou *Marine Enforcement Officers* do *FPS* têm atribuída competência para fiscalizar a pesca, mas não para deter pessoas ou aplicar medidas cautelares sobre as embarcações de pesca ou os pescadores. Os oficiais recebem formação sobre pescas e fiscalização pela *MMO*, e durante as ações de fiscalização podem receber instruções do centro de operações da *MMO* em Londres; este é o único serviço civil que dá instruções a militares da *Royal Navy* (*NAO*, 2003: 40).

Por fim, o modelo inglês não se aplica na Escócia, que tem serviços e embarcações autónomos¹⁰ e de gestão e fiscalização da pesca¹¹. A Irlanda do Norte partilha as competências com o Governo central, através do *FPS*¹².

HIDROGRAFIA

Quanto à hidrografia, o *Hydrographic Office* teve origem no *Office of the Hydrographer to the Admiralty* (1795) para servir a *Royal Navy*, quanto a informação hidrográfica e geo-espacial. Em 1990, passou a ser uma *executive agency*, e a depender diretamente do *MoD*. A *Hydrographic Office Trading Fund Order 1996* converteu-o no *Hydrographic Office Trading Fund*, um fundo autónomo, e passou a designar-se *United Kingdom Hydrographic Office (UKHO)*, não tendo de ser dirigido por um militar¹³. Em 2003, foi criada a *Admiralty Holdings Limited*, uma empresa de capital integralmente público para prestar serviços no âmbito da informação hidrográfica e geo-espacial, com os recursos do *UKHO*, mas dentro das regras do mercado; é financiada pelos serviços que presta (embora possa contrair dívida,

¹⁰ Estão disponíveis imagens de diversos navios de fiscalização das pescas em http://www.trawlerpictures.net/gallery/category/397-fishery-protection-vessels/page_view_style_large (lido em 31-Dez-2018)

¹¹ Ver mais em: <https://www.gov.scot/Topics/marine> (lido em 31-Dez-2018).

¹² Ver mais em: <https://www.daera-ni.gov.uk/articles/conservation-and-protection-enforcement-programme> (lido em 31-Dez-2018).

¹³ Regulado pelo *Government Trading Funds Act 1973*, alterado pelo *Government Trading Act 1990*.

limitada), mas os serviços para a *Royal Navy* e as FA têm prioridade¹⁴ (UKHO, 2015; UKHO, 2018)

PORTOS

Quanto a portos, importa notar que existem portos privados e públicos; destes, há os municipais e os *trusts*¹⁵ (fundos autónomos). Esta diversidade é regulada por vários instrumentos, desde leis do parlamento (o *Harbours Act 1964*, o *Health and Safety at Work Act 1974*, o *Pilotage Act 1987* e o *Merchant Shipping Act 1995*), a diplomas administrativos nacionais, regionais e locais (MCA, 2016a) que complementam outros (MCA, 2016b) ou que concretizam regulamentação específica, como a aplicação do código internacional de segurança portuária e de navios (código *ISPS*). O departamento governamental que tutela, supervisiona e dirige o setor é o Ministério dos Transportes, e a centralização do controlo dos portos e das autoridades portuárias foi decidida no *Harbours Act 1964*, reduzindo-se a amplitude do controlo com o impulso privatizador do *Transport Act 1981*, concretizado a partir de 1982. Com esta lei, formaram-se empresas (*holding*) que são donas de vários portos e que os gerem comercialmente¹⁶; e são autoridades portuárias nos mesmos portos, embora com limitações quanto ao exercício dessas competências, pois a autoridade portuária é uma função pública. O processo sedimentou-se com o *Ports Act 1991* (Thomas, 1994: 142).

A gestão portuária de cada porto está atribuída a uma autoridade portuária, privada ou pública, e é regulada pelo *Harbours Act 1964*, pelo *Aviation and Maritime Security Act 1990* (alterado pelo *Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997*) e pelo *Ports Act 1991*. A maioria das autoridades portuárias tem um *harbourmaster*, órgão codificado no *Harbours, Docks, and Piers Act 1847* (secção LII), ao qual compete gerir as operações portuárias (PSS, 2011); mas não é uma autoridade policial, nem as suas eventuais competências administrativas (específicas para cada

¹⁴ Ver mais em: <https://www.gov.uk/government/organisations/uk-hydrographic-office> (lido em 31-Dez-2018)

¹⁵ O *trust* é uma entidade pública, criada por lei, mas com administração autónoma, próxima do instituto público. O *trust* é proprietário do porto, no qual é autoridade portuária, com os correspondentes poderes formais delegados pelo Estado na lei constitutiva. Há 52 portos do modelo de *trust*, dos quais 8 são grandes portos, e entre eles estão London, Tyne, Dover e Milford Haven (DfT, 2016).

¹⁶ Há 15 portos sob propriedade privada (2019), e estão entre os 20 maiores portos do país, por exemplo, Felixtowe e Bristol.

porto) abrangem mais do que as operações portuárias no porto em causa. Não existe o órgão ou a designação “capitão de porto”, ou uma autoridade administrativa ou policial equivalente, ou sequer comparável. O policiamento geral dos portos está a cargo da polícia civil em uniforme e das autoridades portuárias no âmbito das normas do código *ISPS*, posto em vigor pelo regulamento nº725/2004 da UE, adaptadas por *The Ship and Port Facility (Security) Regulations 2004* e revistas e atualizadas pelas *Port Security Regulations 2009*. Importa realçar o *National Coordinator Ports Policing*, criado em 1987, integrado no combate ao terrorismo e articulado com os demais serviços com essa atribuição, para controlar pessoas a entrar ou a sair do país, e é regulado pelo *Terrorism Act 2000*.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS

Por fim, dada a natureza insular do país, o controlo das fronteiras nunca foi uma função militar em terra, só no mar. Tendo começado por assentar nas funções aduaneiras, as questões de segurança levaram a criar um serviço mais orientado para esta vertente, cujas mais recentes regulações materiais foram postas em vigor pelo *UK Borders Act 2007* e pelo *Borders, Citizenship and Immigration Act 2009*, e que após várias configurações, de 2007 a 2012, nesta data se fixou na *United Kingdom Border Force*, um serviço de segurança uniformizado, civil, dependente do *Home Office*, que controla o fluxo de bens e de pessoas que cruzam as fronteiras terrestres e marítimas do Reino Unido; também patrulha as costas britânicas e fiscaliza embarcações, tendo lanchas (por vezes chamadas, tal como nos EUA na antecessora da *Coast Guard, revenue cutters*) para exercer as suas competências no mar, com identificação da sua função no exterior, com o nome e as faixas inclinadas pintadas no costado, típicas das guardas costeiras¹⁷. A *UK Border Force* tem competências atribuídas para atuar nos territórios portuários (Stevenson, 2006).

MODELO DE AUTORIDADE MARÍTIMA NOS EUA

INTRODUÇÃO

Apesar de os EUA se terem tornado independentes contra a Inglaterra,

¹⁷ Ver mais em: <https://www.gov.uk/government/organisations/border-force> (lido em 31-Dez-2018).

mantiveram dela muito da sua cultura jurídica (como a *Magna Carta*, a *common law* e o *due process*) e política (como a *rule of law*) (Doyle e Elsea, 2018: 1-2), destacando-se o princípio da proporcionalidade e a prudência face a um exército permanente (*standing army*); estabelece implicitamente um EDD. Por isso, o nº12 da secção 8 do art.I da Constituição dos EUA proibiu explicitamente um financiamento (do Exército, mas não da Armada) superior a dois anos; e o nº15 atribuiu às milícias (dos estados federados) a missão de fazer cumprir as leis, suprimir rebeliões e repelir invasões. Temiam os Pais Fundadores que um exército permanente (mas não uma armada) usasse o poder das armas mais poderosas do país para, na política doméstica ou em condutas expansionistas, sobrepor a vontade dos oficiais (usualmente aristocratas) à vontade dos políticos eleitos e do povo; em suma, que anulasse a supremacia civil inerente a um EDD (Vagts, 1959: 102). Esta cautela para evitar a militarização do poder político e da segurança interna vem das origens dos EUA¹⁸ tem sido estrutural na sociedade americana (Kohn, 1975: 277-286; Miller, 1992: 37); mas há quem defenda que se tem atenuado (Dunlap, 1994: 367-386; Hammond, 1997).

APOIO DAS FORÇAS ARMADAS A AUTORIDADES CIVIS

A Constituição não estabeleceu fronteiras entre a defesa e a segurança interna, nem atribuiu competências especiais às FA, além da defesa do território face a ameaças externas, e para lá da divisão de poderes entre os Estados federados e a federação, tendo esta menos poderes de polícia (Felicetti e Luce, 2003: 167). Foi na lei (agregada no *United States Code, USC*) que foram codificadas aquelas fronteiras, ao fixar a composição e as missões das FA em geral, em concreto no subtítulo A do título 10 do *USC* (*10 USC A*), que inclui a regulação do apoio a autoridades civis. Foi uma pequena lei que estabeleceu aquelas fronteiras: o *Posse Comitatus Act*, em vigor desde 1878 (hoje codificado no *18 USC §1385*), em reação ao emprego de militares do Exército para impor a ordem pública em eleições, e que mereceu o célebre comentário do General Sherman:

“We should keep the peace always; but not act as bailiff constables and catch thieves. That should be beneath a soldier's vocation.” (Thorndike, 1894: 342; divulgando uma carta de 1875; Laurie e Cole, 1997: 22)

¹⁸ É neste sentido que alguns autores se referem ao “antimilitarismo” da sociedade americana (Dunlap, 1994: 344-348; Hammond, 1997).

O *Posse Comitatus Act* só proibiu explicitamente o emprego do Exército em funções de ordem e segurança públicas. Com a reforma da orgânica da defesa, aprovada e posta em vigor pelo *National Security Act of 1947*, que também criou o *Secretary of Defense* (equivale ao ministro da Defesa Nacional, MDN) e a Força Aérea, ela veio, a partir de 10-Ago-1956, a ser abrangida explicitamente pelo *USC*, mas os outros ramos não; a extensão a estes fez-se por regulamento, explicitamente, nas *Civil Disturbance Regulations 1968* e seguintes, e ficou assente na secção 215 do título 32 do *Code of Federal Regulations (32 CFR §215)* (Engdahl, 1974). Mais do que impedir o uso das FA por atores políticos para fins particulares ou locais o *Posse Comitatus Act* veio a constituir na prática a barreira legal ao emprego das FA (exceto a *Coast Guard*) fora de missões militares, obrigando a criar leis específicas para o emprego excecional; não é a barreira ampla que muitos lhe atribuem, e tem sido contornado nalguns casos¹⁹, mas a barreira legal e prática está interiorizada (Engdahl, 1983, 1985; Felicetti e Luce, 2003: 88-93). Nos anos 1980, várias leis, a começar pelas dotações do *Department of Defense (DOD)* para 1982, clarificaram as tarefas que as FA (exceto a *Coast Guard*) podiam realizar em apoio de autoridades civis²⁰. As restrições ao emprego de recursos militares em funções civis foram reforçadas e foi sublinhada a proibição de qualquer militar do Exército, da Armada, da Força Aérea ou dos Fuzileiros vir a realizar buscas, apreensões, detenções ou algo equivalente, sem autorização expressa na lei (*10 USC §275* (era §375 até 2017); Cunningham, 2003: 708-709). Esta posição é apoiada pela doutrina (Hammond, 1997; Bowman, 2003; Cunningham, 2003: 705; Felicetti e Luce, 2003; O'Rourke, 2005; Banks, 2005; LaCrosse, 2006; Nevitt, 2014: 119-167; Doyle e Elsea, 2018), e diversos casos apreciados em tribunal sustentaram que o apoio das FA a autoridades civis (*passive assistance to civilian law enforcement*) não violava a Constituição nem a lei (Hammond, 1997: 965-971; Felicetti e Luce, 2003: 145-149 e 157-159; Nevitt, 2014: 152-160; Doyle e Elsea, 2018: 66-70). São recorrentes os apelos à confiança das FA em missões civis (Lieber, 1898: 58-60); o fim da Guerra Fria trouxe apelos a maior

¹⁹ Por exemplo, pelo recurso à norma posta em vigor pela secção 601 do *Act making appropriations for 1933*, e ao *Economy Act 1932* (e suas alterações), hoje codificados no *31 USC §1535, §1536*, que visam explorar economias de escala e evitar duplicações de recursos na Administração Pública dos EUA, pelo fornecimento remunerado de bens ou serviços que não possam ser obtidos em melhores condições no mercado, e que foram esporadicamente invocados pelo Governo para o Exército realizar tarefas de polícia local (Engdahl, 1983: 73-76; Engdahl, 1985).

²⁰ O §905 introduziu um novo capítulo 18 com oito pontos: §371 a §378, usando o termo “cooperação”, mais tarde substituído por “apoio”, em vigor (2019).

participação das FA em apoio de missões de paz (*peacekeeping*) ou de socorro após catástrofes, o que foi concretizado só nestas, mas empregando as capacidades únicas das FA e sem substituir as autoridades competentes (Miller, 1992). Mas houve e há quem defenda que as FA e a Armada em especial devem intervir mais em funções de polícia, em apoio e não só (Sievert, 2000; Nevitt, 2014: 168-174). O DOD não tem facilitado o emprego de militares na sua dependência em funções civis, ainda que só em apoio; ao peso do passado e à filosofia política, que recomendam fronteiras firmes entre funções militares e civis, acrescenta-se a afetação de recursos a funções que não são suas, faltando para as suas, nas quais são insubstituíveis; e a degradação de capacidades das FA: enquanto os militares executam tais tarefas, não estão empenhados na guerra, a preparar-se para a guerra ou para as tarefas e missões em geral nas quais são insubstituíveis (USGAO, 1995; Hammond, 1997: 976-978). Isto é, afetar os militares das FA a missões não-militares prejudica a sua prontidão operacional (mesmo que não prejudique a prontidão estrutural, caso não haja cortes no dispositivo); para ela ser reposta nos padrões exigidos, é necessário tempo e recursos para o treino e a manutenção dos sistemas²¹ (Betts, 1995: 23-34; Cunningham, 2003: 714-716); não é óbvio que o balanço global seja positivo para os cidadãos-contribuintes. Por isso, a lei estabeleceu em 2016 que o empenho das FA em missões civis não pode ocorrer com prejuízo das missões militares (10 USC §276; antes da alteração legal de 2016 era §376). Na densificação da lei, o DOD já tinha acrescentado em diplomas administrativos mais restrições às restrições legais que regulam o apoio através de recursos humanos e materiais que as FA podem prestar às forças e serviços de segurança (FSS) civis nos EUA; destacam-se os principais diplomas: a diretiva nº5525.5 (1982) DOD, intitulada “*DOD Cooperation with Civilian Law Enforcement Officials*” (DODD 5525.5), revogada e substituída pela instrução nº3025.21 (27-Fev-2013), intitulada “*Defense Support of Civilian Law Enforcement Agencies*” (DODI 3025.21); a instrução nº5820.7C (26-Jan-2006), *Department of the Navy (DON)*, intitulada “*Cooperation with Civilian Law Enforcement Officials*” (SECNAVINST 5820.7C); e a instrução nº3440.16E (18-May-2016), *DON*, intitulada “*Navy Defense Support of Civil Authorities Program*” (OPNAV INSTRUCTION

²¹ Esta análise e o fracasso da missão de paz na Somália (1993) levaram os EUA a evitar participar neste tipo de missões: a natureza destas missões obrigava a uma nova formação e treino, que tinham de substituir a formação e o treino para a guerra, a operações longas, e a refazer de novo a formação para a guerra, e durante todo este período o dispositivo ficaria abaixo do definido, com as consequentes vulnerabilidades (Betts, 1995: 202-204).

3440.16E).

A entrada da Armada nas missões de combate ao tráfico de droga em 1982 incrementou a sua colaboração com a *United States Coast Guard*, pelo embarque de pessoal da última em navios combatentes, para funções policiais em geral (os chamados *LEDET*, ou *Coast Guard Law Enforcement Detachments*), na modalidade de comando e controlo tático²², segundo a qual, a operação é dirigida pela *Coast Guard*, através do seu oficial embarcado; o comandante do navio da Armada apoia-o, continuando a ser responsável pela segurança do navio e do pessoal (10 USC §279; Navy, 2011; Navy e Homeland Security, 2017: 3.13-3.15; Arminio e Hale, 2015: 83-84).

Uma nota ainda para a fórmula de juramento dos servidores do Estado, civis e militares, porque refere um eventual “inimigo doméstico”²³ (5 USC §3331). Esta alusão entende-se face ao passado dos EUA, no qual a supremacia civil e o modelo de poderes e contrapoderes tem sido estruturante e estável no sistema político e constitucional; por isso, não se afigura significativo o perigo de nomear inimigos – um elemento estrutural na doutrina e cultura militares – só por serem adversários políticos.

Embora estejam bem definidas, e sejam respeitadas, as fronteiras federais entre as FA e as FSS, o público e os *media* podem não as ter claras²⁴, facto que também ocorrerá noutros países:

“When the American public witnessed National Guard soldiers manning U.S. airports after 9/11, though these soldiers were operating under civilian control and supporting others, the distinction was lost on most Americans. As far as they were concerned, it appeared that the Pentagon was conducting homeland

²² O Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms-Joint Publication 1-02 (08-Nov-2010) define-o assim (p.359): “Command authority over assigned or attached forces or commands, or military capability or forces made available for tasking, that is limited to the detailed direction and control of movements or maneuvers within the operational area necessary to accomplish missions or tasks assigned. Tactical control is inherent in operational control. Tactical control may be delegated to, and exercised at any level at or below the level of combatant command. Tactical control provides sufficient authority for controlling and directing the application of force or tactical use of combat support assets within the assigned mission or task. Also called **TACON**. See also **combatant command**; **combatant command (command authority)**; **operational control**. (JP 1)”

²³ Diz o seguinte: “I, AB, do solemnly swear (or affirm) that I will support and defend the Constitution of the United States against all enemies, foreign and domestic; that I will bear true faith and allegiance to the same; that I take this obligation freely, without any mental reservation or purpose of evasion; and that I will well and faithfully discharge the duties of the office on which I am about to enter. So, help me God.”

²⁴ De facto, a *National Guard* pode ser usada em funções de polícia, porque não está abrangida pelo *Posse Comitatus Act*, que tem natureza federal, enquanto a *National Guard* integra os Estados federados, e está sob as ordens estaduais.

security.” (Carafano, 2015: 8; ver também LaCrosse, 2006: 9-10)

É relevante destacar que o *National Security Act of 1947* estabeleceu que o Presidente dos EUA (*POTUS*) tem de escolher o *Secretary of Defense* “*from civilian life*” (§202), reforçando a supremacia civil do sistema político dos EUA. Aquela lei de 1947 criou o *National Military Establishment* (título II), ao qual sucedeu o *DOD* pelo *National Security Act Amendments of 1949*, após a chamada *Revolt of the Admirals*, um conjunto de posições públicas dos dirigentes da Armada que visava impedir a perda de financiamento de porta-aviões a favor da Força Aérea, e evitar que esta se tornasse mais do que um ramo de apoio aos demais (Huie, 1946; Caraley, 1966; MCFarland, 1981; Meilinger, 1989; Barlow, 1998; Lewis, 2007: 79, 179 e 190; Rearden, 2012: 99-100). A oposição pública de diversos dirigentes da Armada colocou em crise a supremacia civil; a Armada foi derrotada e a supremacia civil não voltou a ser posta em causa²⁵.

GUARDA COSTEIRA, A UNITED STATES COAST GUARD

Nuclear neste modelo é a *United States Coast Guard (USCG)*. É uma força de segurança federal para o âmbito marítimo, ou *federal maritime police* (Pedraja, 1994: 127), definida como ramo militar, o quinto (*10 USC §101*), e regulada pelo título 14 do *USC (14 USC)*. Depende em geral do *Secretary of Homeland Security*²⁶; em tempo de guerra, por ordem do parlamento ou do *POTUS*, a *USCG* pode ser colocada na dependência do *Secretary of the Navy* e integrada na Armada (*14 USC §3*) (LaCrosse, 2006). As atribuições da *USCG* são a ordem e a segurança (safa e segura) públicas

²⁵ É de notar que a “Revolta dos Almirantes” culminou um processo de mais de duas décadas, de oposição da Armada a posições políticas e tendências organizacionais que os seus dirigentes entendiam que lhes retirariam autonomia e poder, que seria transferido para outros ramos militares e para o poder executivo civil. Começou após a I Guerra Mundial, com as restrições que a Armada e o Exército impuseram ao desenvolvimento do poder aéreo e que poderão ter criado fragilidades exploradas pelo Japão em Pearl Harbour (Huie, 1946: 81-104). Seguiu-se a oposição e a resistência da Armada à elevação da Força Aérea a ramo autónomo (iniciada nos anos 1930), incluída no processo que decorreu entre 1943 e 1947, que visou a unificação do *DoN* e do *Department of War* no *DoD*, e aprofundado em passos sucessivos até 1958: “*The Navy Department coalition in the unification conflict centered around the goal of preserving the Navy and all its constituent parts as they had developed during World War II.*” (Caraley, 1966: 86). Criada a Força Aérea e o *DoD*, e derrotada em 1947, a Armada visou então manter todos os seus recursos, e opôs-se a perder fosse o que fosse para a Força Aérea: “*The Navy leaders shared, of course, the typical bureaucratic disinclination to lose any part of their organization or functions to a competitor.*” (Caraley, 1966: 95). A questão ganhou grandes proporções e gravidade no contexto das relações civis-militares, porque os dirigentes da Armada (almirantes) tomaram posições públicas vincadas e muito críticas do poder executivo, constituindo um desafio. Os paralelos com a oposição da Armada Portuguesa à criação da Força Aérea Portuguesa em 1952 poderão beneficiar de uma análise comparativa, que está por fazer, mas não aqui.

²⁶ Equivalente ao Ministério da Administração Interna, MAI.

nos portos, costas e espaços marítimos sob soberania ou jurisdição dos EUA; estas atribuições e o carácter militar definem-na como gendarmaria marítima mais do que ramo militar.

A *Coast Guard* teve origem em 1789, na necessidade de a nova república obter receitas para se viabilizar, tarefa a cargo de Alexander Hamilton, o primeiro *Secretary of the Treasury*²⁷. O *Organic Act of the old Revenue-Marine 1790* autorizou a aquisição de 10 navios (*cutters* ou *revenue cutters*) e pessoal (*officer of the Customs*) para os operar, patrulhar as costas e aplicar os impostos sobre o comércio externo nas fronteiras²⁸; o serviço tornou-se conhecido como *Revenue Marine*, e precedeu a criação do *DON* em 1798 – de 1790 até 1798 os *revenue cutters* eram o único serviço nacional a operar no mar. Até 1915, a *Coast Guard*, por ordem do *POTUS*, atuava sob a direção do *Secretary of the Navy*, tendo os *cutters* sido empregues no salvamento marítimo (a partir de 1831), em guerras, na repressão da pirataria, contrabando e do tráfico de escravos, e na aplicação das leis marítimas, para lá da sua missão fiscal e aduaneira (sobretudo na aplicação de impostos nas importações). Em 1838, foi estabelecido o dever de inspeção dos navios de passageiros, pelo *Act to provide for the better security of the lives of passengers on board of vessels propelled in whole or in part by steam*, para garantir a segurança (*safa*) das pessoas a bordo; esteve na origem do *Steamboat Inspection Service*, criado pelo *Steamboat Act 1871*, na dependência do *Department of Treasury*; quando o *Department of Commerce and Labor* foi criado por lei de 14-Fev-1903 este serviço (mais o *Lighthouse Board*) foi nele integrado; e ficou no *Department of Commerce* quando o *Department of Labor* foi criado por lei de 04-Mar-1913. Cabia ainda a estes inspetores, desde a origem do serviço, examinar e certificar marítimos, investigar acidentes marítimos e propor regulamentos para garantir a *safety* (segurança-*safa*) dos navios. Em 1843, foi criado por via administrativa o *Revenue Marine Bureau* (serviço que integrava os *cutters* no *Treasury Department*, que ficaram conhecidos como “*Treasury Navy*”) e empossado o seu primeiro comandante, assumindo o controlo de estações salva-vidas; mas acabou em 1849.

²⁷ Equivalente a Ministro das Finanças.

²⁸ Tal como acontece hoje em países pouco desenvolvidos ou a iniciar processos de desenvolvimento económico, nos EUA no século XVIII, é muito mais fácil cobrar impostos indiretos e sobre o comércio externo, do que impostos diretos e sobre o rendimento, pelo que os governos dependiam muito do comércio externo e dos impostos aduaneiros (Ingram, 1915: 37; Musgrave e Musgrave, 1989: 317-323; Burgess e Stern, 1993).

O *Act Making Appropriations for the Naval Service 1847* atribuiu pela primeira vez verbas ao socorro a náufragos; outra lei do mesmo dia mandou construir numerosos faróis e outras ajudas à navegação, a cargo do *Secretary of the Treasury*, tornando pública e estadual uma atividade até então totalmente privada, voluntária e restrita a Massachussets e New York. O *Act Making Appropriations for Light-Houses, Light-boats, Buoys and providing for the Erection and Establishment of the same, and for other Purposes 1852* criou o *Lighthouse Board*, na dependência do *Department of Treasury* e do *Revenue Marine Bureau*, que centralizou e institucionalizou a gestão das ajudas à navegação, até 1789 também privadas e financiadas pelos navios que praticavam os portos.

O *Act To Authorize Additional Aids to Navigation in the Light-House Establishment 1910* extinguiu o *Lighthouse Board* e criou o *Bureau of Lighthouses* no *Department of Commerce and Labor*. Em 1872, a lei criou o órgão de *shipping commissioner*, uma autoridade administrativa sediada num porto (mas só existiram em doze, ficando *customs officers* com essas funções nos restantes), com jurisdição sobre os registos e a formação dos marítimos em geral, e competente para fiscalizar e impor o cumprimento do direito marítimo laboral e disciplinar (sobretudo visava evitar a prática de *shanghaiing*, que consistia em forçar homens, por vezes drogando-os, a servir em navios); era suportado por taxas cobradas aos navios que praticavam os portos; em 1885, os *shipping commissioners* e serviços respetivos foram inseridos no *Bureau of Navigation*, criado pelo *Act to Constitute a Bureau of Navigation in the Treasury Department 1884*.

Em 1875, o parlamento criou por lei a *Revenue-Marine Division* e em 1878, o *Life-Saving Service*, no *Treasury Department*. O *Appropriations Act for 1895* passou a designar a *Revenue-Marine Division* por *Revenue Cutter Service* (pp.171-172), enquanto a aplicação e imposição da lei se alargavam, por aumento de atividades marítimas e da sua regulação. A necessidade de regular o crescente número de pequenas embarcações levou à publicação do *Motorboat Act 1910*, que causou o aumento do número de pequenas embarcações de fiscalização do *Bureau of Navigation*, acrescendo à esquadra de *cutters* do *Department of Treasury*. Regista-se a analogia com Portugal, onde as alfândegas tiveram, por lei, competências próprias no salvamento marítimo até bem tarde, como revela o “Regulamento da fiscalização externa das alfândegas no continente do reino”, posto em vigor pelo

decreto de 01-Set-1881, que lhes atribuiu um capítulo (cap.XI), sobre o salvamento marítimo e a recolha dos bens, seja para proteger a propriedade alheia, seja para garantir a cobrança dos direitos aduaneiros (Paulo, 2018: 147).

Uma reforma dos serviços públicos iniciada em 1914 levou, pelo *Act to create the Coast Guard 1915* à fusão do *Revenue Cutter Service* e do *Lifesaving Service*, formando-se a *United States Coast Guard*; mas só nos anos 1930 se vieram a sentir os efeitos benéficos da coordenação entre as duas. Em 1915, foi criada por via administrativa a *Coast Guard Academy*, que sucedeu a escolas em terra e a bordo que formavam todo o seu pessoal; mas o reconhecimento dos cursos de 4 anos dos oficiais como licenciaturas só veio em 1940. O *Naval Service Appropriations Act* autorizou as despesas necessárias para criar a Aviação Naval e a da *USCG* em 1917. De acordo com o chamado *Plan One*, com a entrada dos EUA na I Guerra Mundial em 07-Abr-1917, o *POTUS* determinou a transferência da *USCG* para o *DON*, concretizada em 11-Abr-1917; finda a guerra, em 28-Ago-1919, a *Executive Order n°3160* determinou o seu regresso ao *Department of the Treasury*. O *Oil Pollution Act 1924*, abriu um novo domínio de intervenção do Estado ao atribuir à *USCG* competências no combate à poluição do mar por hidrocarbonetos. O *Appropriations Act for 1933* mandou o *Secretary of Commerce* fundir o *Steamboat Inspection Service* e o *Bureau of Navigation*, no *Bureau of Navigation and Steamboat Inspection* (secção 501), um novo serviço mas que se manteve no *Department of Commerce*; o *Marine Casualty Investigation Board Act 1936* alterou a designação para *Bureau of Marine of Inspection and Navigation*, integrado em 1942 na *USCG* por causa da guerra, e definitivamente pelo *Reorganization Plan n°3 of 1946* do Presidente Truman, que atribuiu em pleno à *USCG* a competência para a inspeção técnica dos navios e para a investigação de acidentes marítimos.

O *Coast Guard Jurisdiction Act 1936* atribuiu-lhe a competência exclusiva para aplicar e impor a lei nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição dos EUA e suas águas interiores navegáveis, atuando como agente policial dos vários ministérios com competências no mar. Em 1938, o *POTUS* mandou transferir o *Bureau of Lighthouses* do *Department of Commerce* para a *USCG*; integrou-se em 01-Jan-1939. Com a entrada dos EUA na II Guerra Mundial (1940) a *USCG* foi de novo transferida para o *DON* e integrou a Armada, participou na guerra e apoiou a função de observação meteorológica, essencial para as operações navais e aéreas militares;

voltou ao *Department of the Treasury* em 1946. O *Coast Guard Act 1949* reviu a legislação relativa à *USCG* e integrou-a no quadro legislativo com um título próprio (14 USC) (Ross, 1886; Capron, 1965; Pedraja, 1994; *USCG*, 2009; Marturano, 2016).

Com a criação do *Department of Transportation*, por lei orgânica de 1966, a *USCG* foi inserida nele; esta lei também vedou aos militares da *USCG* serem membros do Governo, a menos que estejam na reforma, concretizando o princípio da supremacia civil. O *Ports and Waterways Safety Act of 1972*, entretanto alterado (33 USC 25), reforçou as atribuições e os poderes da *USCG* na segurança safa e segura dos portos e águas interiores (46 USC VII). Após o 11-Set-2001, o *Homeland Security Act of 2002* transferiu a *USCG* para o, por ele então criado, *Department of Homeland Security (DHS)* e colocou-a na segurança interna em tempo de paz (LaCrosse, 2006: 5-9); redefiniu as suas missões (14 USC §2) e repartiu-as por três domínios (*USCG*, 2009):

- A segurança marítima safa (*safety*), que se desdobra na segurança da navegação (*marine safety*) e no salvamento marítimo (SAR). Neste âmbito estão incluídas as funções de registo e certificação profissional dos marítimos e registos e documentação de navios e embarcações, e as respetivas fiscalizações.
- A segurança marítima segura (*security*), que se desdobra na segurança de portos, costas e águas interiores (*ports, waterways and coastal security*), no combate ao tráfico de drogas (*drug interdiction*) e da imigração ilegal (*migrant interdiction*) e no apoio à defesa (*defense readiness*).
- A proteção do meio marinho (*maritime stewardship*), que se desdobra na proteção de recursos marinhos vivos e a fiscalização das pescas (*living marine resources; fisheries law enforcement*), a proteção ambiental do meio marinho (*marine environmental protection*), as operações no gelo (*ice operations*) e as ajudas à navegação (*aids to navigation*).

Segundo a nomenclatura portuguesa, a *USCG* tem as atribuições de Autoridade Marítima e de Administração Marítima; segundo a nomenclatura da Organização Marítima Internacional (*IMO*), é uma administração marítima. É um modelo puro de exercício de autoridade do Estado no mar, integrado e unitário (Alves, 2011: 69). De acordo com a nomenclatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (que os EUA não ratificaram), a *USCG*, por meio dos seus oficiais e serviços, exerce, quase por inteiro, as funções de Estado de bandeira, de Estado de porto e de Estado costeiro, e ainda a autoridade de segurança quanto ao Código *ISPS*.

A USCG é chefiada pelo *Commandant*, com o posto de almirante (4 estrelas) e é nomeado entre os oficiais-generais deste serviço no ativo. A USCG tem uma organização desconcentrada, com o nível central, com várias direções diretamente dependentes do *Commandant* (46 CFR I A §1.01-10); o nível regional, com serviços com jurisdição limitada ao território definido (*district*) diretamente dependentes do *Commandant* (*district offices* dirigidos por *district commanders*) (46 CFR I A §1.01-15); e o nível local, com serviços com jurisdição circunscrita ao porto (*port*) e aos espaços adjacentes diretamente dependentes do correspondente *district office* e dirigidos por um *captain of the port* (46 CFR I A §1.01-10). Todos os dirigentes referidos são oficiais da USCG, integralmente formados na *Academy of the Coast Guard*.

O Captain of the Port

A USCG adquiriu a sua forma atual por causa de duas graves explosões ocorridas, uma na Black Tom's Island, New Jersey e outra em Halifax, Canadá, e da entrada dos EUA na I Guerra Mundial; a presença de navios inimigos nos portos americanos combinou-se com aquele acidente para criar o conceito de *port security*, que fez uso do *Espionage Act 1917*, e que atribuiu a competência para tomar posse de tais navios (II §1). Criou-se então, e começou a ser empregue em New York, a expressão "*captain of the port*", aplicada ao oficial da USCG responsável pelo embarque seguro e safo de explosivos (Felicetti e Luce, 2003: 129-132) e, com o *Dangerous Goods Act 1940*, de todas as cargas perigosas; nesta data, cada *captain of the port* passou a ter um serviço na sua dependência (Capron, 1965: 144-162; Browning, 1993). Em 1942, o *captain of the port* herdou as competências do *shipping commissioner*, mas este órgão só desapareceu em 1979. Só em 1971 começou a harmonizar-se o cargo nos diversos portos, pois até então a lei atribuía competências à USCG sem especificar a que órgão em concreto eram afetadas. O *captain of the port* é uma autoridade federal, é a autoridade de polícia local da USCG no respetivo porto e no mar junto à costa e adjacente ao porto (33 CFR §125.05); não é a autoridade global do porto, mas é a principal autoridade de segurança segura e safa e de proteção ambiental; por isso, é o órgão de coordenação local para todas as missões da USCG – em especial, é o *Federal Maritime Security Coordinator* (46 USC VII §70103) e *incident commander* (46 USC VII §70107A), previstos no *Maritime*

Transportation Security Act of 2002 (USCG, 2009); a sua ação guia-se, designadamente, pelo *Magnuson Act of 1950*²⁹, pelo *Ports and Waterways Safety Act of 1972* alterado pelo *Port and Tanker Safety Act of 1978*, e pelo *Oil Pollution Act of 1990* (Brooks, 2018; Trego et al, 2018; Tucci, 2018). Na lei federal não existe o órgão (frequente em países do Norte da Europa) de *harbormaster*, mas existe na lei do Estado de Massachussets e só neste; trata-se de uma autoridade administrativa municipal, com poderes de polícia no âmbito da proteção ambiental do meio marinho e do SAR marítimo, dispondo de embarcações e serviços para executar as suas atribuições (MGL I XIV 92 §75).

A Coast Guard Auxiliary

É interessante referir a *United States Coast Guard Auxiliary*, um ramo da USCG cuja origem foi o *Coast Guard Reserve Act of 1939*, substituído pelo *Coast Guard Auxiliary and Coast Guard Reserve Act of 1941*, que lhe deu o nome atual, e regulado pelo 14 USC §821. É composto por voluntários (na ordem de 25 mil), a maioria dos quais antigos servidores do Estado reformados, que disponibilizam os seus recursos (tempo, dinheiros e outros, como embarcações ou aeronaves) para ajudarem a USCG³⁰, ao nível do *captain of the port*, sobretudo no SAR marítimo e na náutica de recreio, mas só em apoio nas tarefas militares, de segurança e ordem públicas, ou de combate à poluição do mar. A USCG, pelo seu lado, fornece formação elementar (avaliada pelo *captain of the port*) e providencia recursos para operar e manter os meios que os voluntários disponibilizam, com óbvias e significativas poupanças para os contribuintes (Chareonsuphithat, 2010; Berg, 2018).

A ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA

O *Shipping Act of 1916* criou o *United States Shipping Board*, para edificar a marinha mercante (através, por exemplo, de subsídios à compra ou aquisição de navios) para servir os EUA também em tempo de guerra; era composto por cinco *commissioners*. Em 1933, por decisão do POTUS, foi transferido para o *Department of Commerce* e passou a designar-se *United States Shipping Board Bureau*. O

²⁹ Cujo longo título é: “An act to authorize the President to control the anchorage and movement of foreign-flag vessels in waters of the United States when the national security of the United States is endangered, and for other purposes.”

³⁰ Ver mais em: <https://cgaux.org/> (lido em 31-Dez-2018).

Merchant Marine Act of 1936 criou a *United States Maritime Commission*, composta por cinco *members*. O *Reorganization Plan nº21 of 1950* do Presidente Truman criou o *Federal Maritime Board*, que sucedeu à *Maritime Commission* (então extinta) nas funções de regulação e intervenção económica, mas só com três membros; e criou a *Maritime Administration* para executar funções de regulação a delegar pelo *Secretary of Commerce*, e cujo presidente dirige, por inerência, o *Federal Maritime Board*. O *Reorganization Plan nº7 of 1961* do Presidente Kennedy criou a *Federal Maritime Commission (FMC)*, que sucedeu ao *Board* (extinto) na regulação e na intervenção económica, mas independente de qualquer ministério; também era composta por cinco *commissioners*; e manteve a *Maritime Administration*. De acordo com as políticas de liberalização do Presidente Reagan nos anos 1980s, o *Shipping Act of 1984* manteve a *FMC*, mas visou reduzir a cartelização e a intervenção pública, e aumentar a concorrência e tornou a *FMC* um regulador independente centrado na concorrência no setor marítimo-portuário. Nova reforma foi publicada com o *Ocean Shipping Reform Act of 1998* (em vigor), mas também manteve a *FMC*, que continua sem alterações para o que aqui interessa. Integrada desde 1961 no *Department of Transportation*, a *Maritime Administration* tornou-se o serviço que gere a intervenção económica do Governo no setor marítimo-portuário, em especial, a promoção da marinha mercante dos EUA (o que inclui a administração da *United States Merchant Marine Academy* e financiamento parcial de seis em vários Estados, e navios de treino), o fretamento de navios para fins estaduais, e subsídios a empresas de navegação e estaleiros (Pedraja, 1994). A *Maritime Administration* não tem, pois, o mesmo sentido, que a mesma expressão tem no contexto da *IMO*, ou da maioria dos países, de atribuições e serviços relativos à autoridade dos Estados no mar, cursos de água navegáveis e costas.

CONTROLO DAS FRONTEIRAS

Uma nota para referir o *United States Customs and Border Protection (6 USC 1 IV)*, com origens comuns às da *USCG*; é uma força de segurança uniformizada (uma das maiores dos EUA) com atribuições no âmbito aduaneiro (incluindo a repressão do contrabando e do tráfico de drogas), da imigração, de combate ao terrorismo e da segurança portuária, nas costas e no mar; por isso, dispõe de meios de ação aérea e naval (*Air and Marine Operations*). Por ocasião da criação do *DHS* em 2002, o

Customs and Border Protection foi criado pela fusão de serviços como o *Border Patrol*, o *Immigration and Naturalization Service* e o *United States Customs Service* (criado pela 5ª lei aprovada, em 31-Jul-1789), sendo transferido do *Department of the Treasury* para o novo *DHS* a partir de 01-Mar-2003 (6 USC §211). Foi confirmada a designação e a integração no *DHS* pelo *Trade Facilitation and Trade Enforcement Act of 2015* (§802).

FISCALIZAÇÃO DA PESCA

Outra nota para referir a fiscalização da pesca, uma função regulada pelo *Fishery Conservation and Management Act of 1976* (entretanto alterado em aspetos que não alteram ao que aqui importa) e atribuída ao *Secretary of Commerce* e à *USCG*. Porém, admite a possibilidade de ser executada por outros serviços federais, incluindo as *FA*, por acordo entre as partes e, em princípio, remunerando esses serviços pelo apoio prestado (16 USC §1861). Em suma, não é uma missão da Armada, pois esta não é uma força de segurança e está abrangida pelas restrições estabelecidas pelas normas de apoio a autoridades civis (10 USC 15).

HIDROGRAFIA

Por fim, há que referir a hidrografia, cuja história institucional remonta ao *Navy Depot of Charts and Instruments*, criado em 1830, ao qual sucedeu a criação de um serviço de hidrografia, pelo *Act to Establish a Hydrographic Office in the Navy Department, 1866*, que tinha por missão efetuar levantamentos hidrográficos, coligir informação e elaborar e publicar cartas e publicações náuticas. O *Hydrographic Office* ficou na dependência do *Chief of Naval Operations* pelo *Reorganization Act nº3 of 1946*; mas passou para a dependência do *DOD* em 1949 (10 USC chapter 639 de 1956) e passou a chamar-se *United States Naval Oceanographic Office* por lei de 10-Jul-1962. Foi integrado na *Defense Mapping Agency*, criada por decisão do *POTUS* e concretizada através de diretiva do *DOD* em 1972 (Penney, 1973); com a fusão de vários serviços militares de análise de imagens e de informações foi integrado em 1996 na *National Imagery and Mapping Agency*; esta foi redesignada *National Geospatial-Intelligence Agency* na lei de autorização de despesas do *DOD* para 2004 (§921), na qual também foram definidas as atribuições e competências do serviço com nova designação (em vigor), que continuou na dependência do *Secretary of*

Defense. De acordo com a diretiva nº5105.60 (2009) *DOD*, intitulada “*National Geospatial-Intelligence Agency (NGA)*” (*DODD 5105.60*), as funções de ajuda à segurança safa da navegação (civil e militar) transitaram para esta agência, que se ocupa de toda a informação geográfica e espacial, incluindo a hidrográfica (10 USC §451), embora ainda caiba à Armada efetuar alguns levantamentos hidrográficos (Connon, 2008).

NOTAS CONCLUSIVAS

Este artigo visou cobrir a lacuna de literatura sobre os modelos de Autoridade Marítima do Reino Unido e dos EUA, o qual descreveu com base na análise da legislação, para comparar com Portugal. Destaca-se a diversidade dos modelos, mesmo quando as designações são próximas ou comuns.

O Reino Unido e os EUA têm em comum o respeito pelos princípios da *Magna Carta* e pela *rule of law*, de que resulta a separação clara entre as funções militares, de defesa contra ameaças externas, e as funções civis, de ordem e segurança públicas.

No Reino Unido não existe uma *gendarmaria*; com a exceção muito específica das polícias do *MoD*, as polícias são civis e estão integradas no *Home Office*. Embora fosse o primeiro Estado a criar uma polícia civil (1829) demorou décadas até se tornar minimamente eficaz, pelo receio de muitos ingleses de que a polícia viesse a ser usada pelo Governo para cercear a liberdade dos cidadãos. Apesar da forte desconfiança face ao exército permanente, foram mais facilmente tolerados o apoio militar aos magistrados e a sua atuação repressiva de tumultos do que a criação da polícia civil. Já a *Royal Navy*, também uma força militar e permanente, por não atuar em terra, não merecia desconfiança, tolerando-se-lhe o exercício de funções de polícia marítima na fiscalização das pescas; o combate ao contrabando cabia à *Preventive Waterguard*, que esteve na origem da *Coastguard* e é autónoma da *Royal Navy*.

Há uma antiga tradição no Reino Unido de apoio das FA a autoridades civis, incluindo à polícia para enfrentar e reprimir tumultos; mas esse apoio decresceu na segunda metade do século XX, e o que permaneceu deve ser financiado pelas autoridades apoiadas. Só no âmbito da fiscalização da pesca se empregam militares,

em apoio, regulado por protocolo entre o *MoD* e a *MMO*, por esta financiado. Os militares da *Royal Navy* que fazem fiscalização da pesca têm uma pequena fração de competências policiais, estando-lhes vedadas a detenção de suspeitos ou o arresto de bens sem cobertura da *MMO*; as suas ações de fiscalização estão sujeitas a controlo estratégico e operacional (muitas vezes em tempo real) da *MMO*. A *MCA* tem funções de guarda costeira; esta só se dedica ao salvamento marítimo e ao combate à poluição do mar.

Há vários serviços com poderes de atuação operacional em relação ao mar, em razão do território (Escócia, Inglaterra, País de Gales, Ilha de Man, Ilhas do Canal e Gibraltar, têm recursos e serviços próprios) e em razão da matéria (fiscalização da pesca, controlo das fronteiras, alfândegas e outros). Há serviços descentralizados (Escócia e, nalguns casos, Irlanda do Norte) e outros só desconcentrados (em relação aos portos, faróis e pilotos).

Nos EUA, a *USCG*, criada em 1915 mas com origem em 1790, é um ramo militar e o principal serviço a exercer a autoridade do Estado no mar; cresceu por agregação de funções, a começar pelas aduaneiras nacionais do *Revenue Marine* (depois, *Revenue Cutter Service*), que foram a matriz, a que a seguir foram acrescentados o salvamento marítimo, as ajudas à navegação, os registos profissionais e patrimoniais, a inspeção de navios, a fiscalização no mar e a aviação, mantendo-se como ramo militar, e só integrando a Armada em tempo de guerra. Esta militarização faz da *USCG* uma gendarmeria. E é o principal serviço nas funções de Estado costeiro, de bandeira e de porto, definidas pela *CNUDM*; é administração e autoridade marítima.

O órgão de *captain of the port* assemelha-se ao capitão de porto; ambos terão tido origem na Itália, que o terá exportado para a América pela corrente migratória do final do século XIX. O *captain of the port* teve uma evolução própria, vindo a abranger funções militares em tempo de paz e herdando várias funções no âmbito laboral do *shipping commissioner*. É de notar a semelhança entre o *Shipping Commissioners Act 1872* e o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante (1864), inspirado no equivalente francês, aparentado com o espanhol, e inexistente na Itália.

O *DOD* e as *FA* na sua dependência não têm entusiasmo pelas missões de apoio a autoridades civis, defendendo que estas missões lhes consomem recursos e tempo de treino, e podem prejudicar a missão que justifica a sua existência.

REFERÊNCIAS

FONTES CONSULTADAS

- Alves, Luís Medeiros (2011) *Estudo para o Aperfeiçoamento do Modelo de Exercício da Autoridade do Estado nos Espaços de Jurisdição e Soberania Marítima Nacionais*, Marinha-Gabinete do CEMA, 11-Jan. Confidencial.
- Arminio, Thomas; Thomas Hale (2015) "Homeland Security and Homeland Defense in the Maritime Domain", in Tussing e McCreight, editors, *Introduction to Homeland Defense and Defense Support of Civil Authorities (DSCA). The U.S. Military's Role to Support and Defend*, Boca Raton, Florida: CRC Press, pp.65-97.
- Babington, Anthony (1990) *Military Intervention in Britain. From the Gordon Riots to the Gibraltar Incident*, Routledge.
- Banks, William (2005) 'Mold, Mildew and the Military Role in Disaster Response', *Jurist*, 17-Oct. Disponível em: <https://www.jurist.org/commentary/2005/10/mold-mildew-and-military-role-in/> (lido em 31-Dez-2018)
- Barlow, Jeffrey (1998) *Revolt of the Admirals. The Fight for Naval Aviation, 1945-1950*, Dulles, VA: Brassey's.
- Baugh, Daniel (1965) *British Naval Administration in the Age of Walpole*, New Jersey: Princeton University Press.
- Berg, Barry (2018) "The U.S. Coast Guard Auxiliary and the COTP", *Proceedings of the Coast Guard*, vol.75, nº2, Autumn, pp.19-24. Disponível em: <https://www.dco.uscg.mil/Featured-Content/Proceedings-Magazine/> (lido em 31-Dez-2018)
- Betts, Richard K. (1995) *Military Readiness. Concepts, Choices, Consequences*, Washington, D.C.: The Brookings Institution.
- Bowman, Steve (2003) *Homeland Security: The Department of Defense's Role*, Washington, DC: Congressional Research Service, The Library of Congress, 14 May. Disponível em: <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a463091.pdf> (lido em 06-Nov-2018)
- Bramall, Edwin (1985) "The Place of the British Army in Public Order", in Rowe e Whelan, editors, *Military Intervention in Democratic Societies*, Croom Helm, pp.68-84.
- Brooks, Larry (2018) "Coast Guard Captain of the Port", *Proceedings of the Coast Guard*, vol.75, nº2, Autumn, pp.14-18. Disponível em: <https://www.dco.uscg.mil/Featured-Content/Proceedings-Magazine/> (lido em 31-Dez-2018)
- Browning Jr, Robert (1993) "Captains of the port", *Commandant's Bulletin*, nº12-93, December.
- Burgess, Robin; Nicholas Stern (1993) "Taxation and Development", *Journal of Economic Literature*, Vol.31, nº2, June, pp.762-830.
- Capron, Walter C. (1965) *The U.S. Coast Guard*, New York: Franklin Watts, Inc.
- Carafano, James Jay (2015) "Homeland Defense and Homeland Security. Distinctions and Difference", in Tussing e McCreight, editors, *Introduction to Homeland Defense and Defense Support of Civil Authorities (DSCA). The U.S. Military's Role to Support and Defend*, Boca Raton, Florida: CRC Press, pp.1-15.
- Caraley, Demetrios (1966) *The Politics of Military Unification*, Columbia University Press.
- Chareonsuphithat, David (2010) "Return on Investment: The value of the U.S. Coast Guard Auxiliary," *Proceedings of the Marine Safety & Security Council*, Fall, pp.73-75. Disponível em: http://www.d11s.org/documents/public/73_Chareonsuphithat.pdf (lido em 31-Dez-2018)
- Connon, Brian D. (2008) "US Navy Hydrography Is Back!", *Hydro-International*. Disponível online: <https://www.hydro-international.com/content/article/us-navy-hydrography-is-back> (lido em 18-Nov-2018)
- Cunningham, Michael (2003) "The Military's Involvement in Law Enforcement: The Threat Is Not What You Think", *Seattle University Law Review*, vol.26, pp.699-718.
- Dando, Garry (2018) *Email pessoal*, Londres: Marine Management Organization, 12-Dez.
- DfT-Department for Transport (2016) *Trust Port Study. Key Findings and Recommendations*, London: Department for Transport, May. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/525076/trust-port-study-key-findings-and-recommendations.pdf (lido em 31-Dez-2018)
- Doyle, Charles; Jennifer Elsea (2018) *The Posse Comitatus Act and Related Matters: The Use of the*

- Military to Execute Civilian Law-Update*, Congressional Research Service Report for Congress, 06-Nov. Disponível em: <https://fas.org/sqp/crs/natsec/R42659.pdf> (lido em 17-Nov-2018)
- Dunlap Jr, Charles J. (1994) "Welcome to the Junta: The Erosion of Civilian Control of the U.S. Military", *Wake Forest Law Review*, Vol.29, nº2, pp.341-392. Disponível em: https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5204&context=faculty_scholarship (lido em 04-Nov-2018)
- EMSA-European Maritime Safety Agency (2018) *Overview of the maritime administrations working with EMSA*, Lisboa: EMSA. Disponível em: <http://www.emsa.europa.eu/member-states-iceland-norway.html> (lido em 30-Jan-2019)
- Emsley, Clive (1996) *The English Police. A Political and Social History*, Routledge, 2nd edition.
- Engdahl, David (1974) "The New Civil Disturbance Regulations: The Threat of Military Intervention", *Indiana Law Journal*, vol.49, issue 4, Summer, pp.581-617. Disponível em: https://www.repository.law.indiana.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.pt/&http_sredir=1&article=3018&context=ilj (lido em 31-Dez-2018)
- Engdahl, David (1983) "Foundations for Military Intervention in the United States", *University of Puget Sound Law Review*, vol.7, nº1, pp.1-79. Disponível em: <https://digitalcommons.law.seattleu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1161&context=sulr> (lido em 31-Dez-2018)
- Engdahl, David (1985) "Foundations for Military Intervention in the United States", in Rowe e Whelan, editors, *Military Intervention in Democratic Societies*, Croom Helm, pp.1-50.
- Felicetti, Gary; John Luce (2003) "The Posse Comitatus Act: Setting the Record Straight on 124 Years of Mischief and Misunderstanding Before Any More Damage is Done", *Military Law Review*, vol.175, pp.86-183. Disponível em: <https://www.hsdl.org/?abstract&did=439130> (lido em 17-Nov-2018)
- Hammond, Matthew Carlton (1997) "The Posse Comitatus Act: A Principle in Need of Renewal", *Washington University Law Review*, vol.75, issue 2, pp.953-984. Disponível em: http://openscholarship.wustl.edu/law_lawreview/vol75/iss2/11 (lido em 17-Nov-2018)
- HMCE (1971) *Introducing HM Customs & Excise*, London.
- Home Office (2017) *Code of Practice, Maritime Enforcement: England and Wales – Policing and Crime Act 2017*, London: Home Office, Nov.
- Huie, William Bradford (1946) *The Case Against the Admirals. Why We Must Have a Unified Command*, New York: E.P. Dutton & Company, Inc.
- Ingram, John (1915) *A History of Political Economy-New & Enlarged Edition*, New York: Sentry Press, original edition: 1888.
- Kavanagh, Michael (2004) "Royal National Lifeboat Institution. History of Men and Medals: With Special Reference to County Wexford", *Uí Cinsealaigh Historical Society*, nº25, pp.19-31.
- Kohn, Richard (1975) *Eagle and Sword. The Federalists and the Creation of the Military Establishment in America, 1783-1802*, The Free Press.
- LaCrosse, Thomas (2006) "Homeland Security and Homeland Defense: America's New Paradigm", in Clarke, editor, *Armies in Homeland Security: American and European Perspectives*, Washington, D.C.: National Defense University Press, pp.5-20.
- Laurie, Clayton; Ronald Cole (1997) *The role of federal military forces in domestic disorders, 1877-1945*, Washington, D.C.: Center of Military History, United States Army.
- Lewis, Adrian (2007) *The American culture of war: the history of U.S. military force from World War II to Operation Iraqi Freedom*, Routledge.
- Lieber, Guido Norman (1898) *Use of the Army in the aid of civil power*, Washington DC: Government Printing Office. Disponível em: https://www.loc.gov/rr/frd/Military_Law/Lieber_Collection/pdf/Use-of-army-civil-power.pdf (lido em 31-Dez-2018)
- Linebaugh, Peter (2008) *The Magna Carta Manifesto. Liberties and Commons for All*, University of California Press.
- Love, John (2015) *The Natural History of Lighthouses*, Whittles Publishing Ltd., Dunbeath.
- Lyman, J. L. (1964) "The Metropolitan Police Act of 1829", *Journal of Criminal Law and Criminology*, vol.55, issue 1, pp.141-154. Disponível em: <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5222&context=jclc> (lido em 03-Nov-2018)
- Mark, Robert (1985) "Keeping the Peace in Great Britain: the Differing Roles of the Police and the Army", in Rowe e Whelan, editors, *Military Intervention in Democratic Societies*, Croom Helm, pp.85-93.
- Marturano, Gaspare (2016) *World Coast Guards. Global Sea Guardians*, The Maritime Network.

- MCA (2014) *National Contingency Plan for Marine Pollution from Shipping and Offshore Installations*, Londres: UK Government. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/638623/170817_NCP.pdf (lido em 30-Dez-2018)
- MCA (2016a) *A Guide to Good Practice on Port Marine Operations*, Londres: Department for Transport. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/697196/MCGA-Port Marine Guide to Good Practice NEW-links.pdf (lido em 30-Dez-2018)
- MCA (2016b) *Port Marine Safety Code*, Londres: Department for Transport. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/564723/port-marine-safety-code.pdf (lido em 30-Dez-2018)
- MCFarland, Keith (1981) "The Revolt of the Admirals", *Parameters*, Vol.11, n°2, Summer, pp.53-63.
- Mead, Hilary (1947) *Trinity House*, London: Sampson Low, Marston & Co., Ltd.
- Meilinger, Phillip (1989) "The Admirals' Revolt of 1949: Lessons for Today", *Parameters*, Sept, pp.81-96. Disponível em: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a517025.pdf> (lido em 08-Fev-2019)
- Miller, Paul David (1992) *Both Swords & Plowshares*, Institute for Foreign Policy Analysis, National Security Paper n°10.
- MoD (2017) *UK Operations: the Defence contribution to Resilience and Security*, Joint Doctrine Publication 02 (JDP 02), 3rd Edition, February.
- MMO (2012) *Memorandum of Understanding*, London: Ministry of Defence and Marine Management Organization, August. Disponível em: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140305103721/http://www.marinemangement.org.uk/about/documents/mou/mod.pdf> (lido em 26-Set-2018)
- Mortimer, Theo (1999) "175 Years of the Royal National Lifeboat Institution", *Dublin Historical Record*, vol.52, n°2, Autumn, pp.138-142.
- Murray, John (2008) "Policing Terrorism: A Threat to Community Policing or Just a Shift in Priorities", in Millie and Das, editors, *Contemporary issues in law enforcement and policing*, CRC Press, pp.105-121.
- Musgrave, Richard; Peggy Musgrave (1989) *Public Finance in Theory and Practice*, McGraw-Hill International Editions, 5th edition.
- NAO-National Audit Office (2003) *Fisheries Enforcement in England. Report by the Comptroller and Auditor General*, Londres: NAO, April. Disponível em: <https://www.nao.org.uk/wp-content/uploads/2003/04/0203563.pdf> (lido em 31-Dez-2018)
- Navy (2011) *Disaster Response Operations*, Washington: Department of the Navy, Navy Warfare Publication NWP 3-29, July, Unclassified. Disponível em: [http://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/NWP%203-29_Disaster_Response_Ops_\(dtd%20Dec%202011\).pdf](http://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/NWP%203-29_Disaster_Response_Ops_(dtd%20Dec%202011).pdf) (lido em 06-Nov-2018)
- Navy; Homeland Security (2017) *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations*, Washington: Department of the Navy and Department of Homeland Security, July, Unclassified. Disponível em: http://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/CDRs_HB_on_Law_of_Naval_Operations_AUG17.pdf (lido em 06-Nov-2018)
- Nevitt, Mark (2014) "Unintended Consequences: The Posse Comitatus Act in the Modern Era", *Cardozo Law Review*, vol.36, issue 1, 30-October, pp.119-175. Disponível em: <http://cardozolawreview.com/wp-content/uploads/2018/08/NEVITT.36.1.pdf> (lido em 10-Nov-2018)
- North, Douglass (1992) *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press.
- O'Rourke, Ronald (2005). *Homeland security: Navy operations—background and issues for congress*, Washington DC: Congressional Research Service Report n°RS21230, Nov. Disponível em: <https://www.hsdl.org/?abstract&did=458075> (lido em 06-Nov-2018)
- Paula, Eurípedes Simões de (1966) "As origens das Corporações de Ofício: as corporações em Roma", *Revista de História*, ano XVII, vol.32, n°65, Jan-Mar, pp.3-68. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/322608065_As_origens_das_Corporacoes_de_Oficio_as_corporacoes_em_Roma (lido em 22-Out-2018)
- Paulo, Jorge Silva (2018) *A Autoridade do Estado no Mar. Gênese e Ordenamento da Autoridade Marítima*, Lisboa: Chiado Editora.
- Pedraja, René De la (1994) *A historical dictionary of the U.S. merchant marine and shipping industry*:

- since the introduction of steam, Greenwood Press.
- Penney, Howard (1973) "A Brief History of the Defense Mapping Agency", Photogrammetric Engineering, May, pp.469-472.
- Pickering, Danby (1763) *The Statutes at Large, From The First Year of Queen Mary, To The Thirty-fifth Year of Queen Elizabeth, inclusive-Vol.VI*, Printed by Joseph Bentham, Printer to the University for Charles Bathurst, at the Cross-Keys, opposite St. Dunstan's Church in Fleet-Street, London.
- PSS-Port Skills and Safety (2011) *Harbour Master National Occupational Standards*, London: Port Skills & Safety Limited. Disponível em: <https://www.portskillsandsafety.co.uk/resources/harbour-master-national-occupational-standards-nos> (lido em 26-Set-2018)
- Rearden, Steven (2012) *Council of War. A History of the Joint Chiefs of Staff, 1942-1991*, Washington, DC: Joint History Office Office of the Director, Joint Chiefs of Staff. Disponível em: https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/History/Institutional/Council_of_War.pdf (lido em 08-Fev-2019)
- Ross, Worth G. (1886) "Our Coast Guard. A Brief History of the United States Revenue Marine Service", *Harper's new monthly magazine*, Vol.73, Issue 438, Nov, pp.909-922. Disponível em: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=hvd.hnybj;view=1up;seq=976> (lido em 05-Nov-2018)
- Rowe, Peter; Christopher Whelan, editors (1985) *Military Intervention in Democratic Societies*, Croom Helm.
- Rundle, J.M. (1937) "His Majesty's Coastguard—Its Life-Saving Duties", *Public Administration*, vol.15, Issue 2, April, pp.138-143.
- Scarlett, Bernard (1971) *Shipminder. The Story of Her Majesty's Coastguard*, Pelham Books.
- Sievert, Ronald (2000) "Meeting the Twenty-First Century Terrorist Threat Within the Scope of Twentieth Century Constitutional Law", *Houston Law Review*, vol.37, issue 5, Nov, pp.1421-1464. Disponível em: <https://houstonlawreview.org/article/4811-meeting-the-twenty-first-century-terrorist-threat-within-the-scope-of-twentieth-century-constitutional-law> (lido em 18-Nov-2018)
- Steinmo, Sven; Kathleen Thelen; Frank Longstreth; editors (1998) *Structuring politics. Historical institutionalism in comparative analysis*, Cambridge University Press.
- Stevenson, Jonathan (2006) "The Role of the Armed Forces of the United Kingdom in Securing the State against Terrorism", in Clarke, editor, *Armies in Homeland Security: American and European Perspectives*, Washington, D.C.: National Defense University Press, pp.21-36.
- Tarrant, Michael (1998) *Trinity House. The Super Silent Service*, Wales, Gomer Press.
- Thelen, Kathleen; Sven Steinmo (1998) "Historical institutionalism in comparative politics", in Steinmo et al, editors, *Structuring politics*, Cambridge University Press.
- Thomas, B. J. (1994) "The privatization of United Kingdom seaports", *Maritime Policy & Management*, vol.21, n°2, April, pp.135-148.
- Thorndike, Rachel Sherman (1894) *The Sherman Letters*, New York: Charles Scribner's Sons.
- Trego, Kirsten; Caroline Beckmann; Justin Jacobs (2018) "Taking charge!", *Proceedings of the Coast Guard*, vol.75, n°2, Autumn, pp.10-13. Disponível em: <https://www.dco.uscg.mil/Featured-Content/Proceedings-Magazine/> (lido em 31-Dez-2018)
- Tucci, Andrew (2018) "The Captain of the Port", *Proceedings of the Coast Guard*, vol.75, n°2, Autumn, pp.6-9. Disponível em: <https://www.dco.uscg.mil/Featured-Content/Proceedings-Magazine/> (lido em 31-Dez-2018)
- UKHO (2015) *United Kingdom Hydrographic Office. Framework Document*, Taunton: UKHO, 06-Jan. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/392992/20150106_UKHO_Framework_Document.pdf (lido em 31-Dez-2018)
- UKHO (2018) *Annual Report and Accounts 2017/18*, Taunton: UKHO, 23-Jul. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/731398/UKHO_AR_2017-18.pdf (lido em 31-Dez-2018)
- USCG (2009) *U.S. Coast Guard: America's Maritime Guardian*, Washington DC: USCG, Coast Guard Publication 1, May. Disponível em: <https://www.hsdl.org/?abstract&did=36536> (lido em 12-Nov-2018)
- USGAO-General Accounting Office (1995) *Peace Operations. Effect of Training, Equipment, and Other Factors on Unit Capability*, Washington DC: GAO, Report GAO/NSIAD-96-14, October. Disponível em: <https://www.gao.gov/assets/160/155231.pdf> (lido em 12-Nov-2018)
- Vagts, Alfred (1959) *A History of Militarism. Civilian and Military*, New York: The Free Press, Revised edition.
- Welch, Andrew (2006) *The Royal Navy in the Cod Wars. Britain and Iceland in Conflict 1958-1976*,

Liskeard: Maritime Books.

Winterbottom (Lord) (1976) "Debate on Exclusive Economic Zone: Policing", *House of Lords*, 15-Jun. Disponível em: <https://api.parliament.uk/historic-hansard/lords/1976/jun/15/exclusive-economic-zone-policing> (lido em 01-Fev-2019)

Young, Elizabeth (1977) "Policing Offshore: Civil Power or Armed Forces?", *The Royal United Services Institute Journal*, vol.122, nº2, pp.18-22.

LEGISLAÇÃO DO REINO UNIDO

King John (1215) *Magna Carta*. Disponível em: <https://research.archives.gov/id/6116690> (lido em 30-Dez-2018)

Metropolitan Police Act 1829 (19-Jun-1829) Disponível em: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo4/10/44/data.pdf> (lido em 01-Fev-2019)

Harbours, Docks, and Piers Act 1847 (11-Mai-1847) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1847/27/pdfs/ukpga_18470027_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

Merchant Shipping Law Amendment Act 1853 (20-Ago-1853) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1853/131/pdfs/ukpga_18530131_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

Merchant Shipping Act 1854 (10-Ago-1854) Disponível em duas partes: https://laws.parliament.na/cms_documents/merchant-shipping-act-1854---part-1-f0c07d081e.pdf e https://laws.parliament.na/cms_documents/merchant-shipping-act-1854---part-2-0c8b990fe2.pdf (lido em 20-Set-2018)

Act to amend the Acts relating to the Metropolitan Police, 1856 (28-Fev-1856) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1856/2/pdfs/ukpga_18560002_en.pdf (lido em 01-Fev-2019)

Coastguard Service Act 1856 (29-Jul-1856) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/1856/act/83/enacted/en/print.html?printonload=true> (lido em 20-Set-2018)

Coastguard Act 1925 (22-Dez-1925) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1925/88/pdfs/ukpga_19250088_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

Defence (Transfer of Functions) Act 1964 (12-Mar-1964) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1964/15/pdfs/ukpga_19640015_en.pdf (lido em 22-Mai-2019)

Harbours Act 1964 (10-Jun-1964) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1964/40/pdfs/ukpga_19640040_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

Police Act 1964 (10-Jun-1964) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1964/48/pdfs/ukpga_19640048_en.pdf (lido em 30-Abr-2019)

Criminal Law Act 1967 (21-Jul-1967) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga_19670058_en.pdf (lido em 30-Abr-2019)

Sea Fisheries Act 1968 (18-Dez-1968) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1968/77/pdfs/ukpga_19680077_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

Government Trading Funds Act 1973 (25-Out-1973) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1973/63/pdfs/ukpga_19730063_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

Health and Safety at Work etc. Act 1974 (31-Jul-1974) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1974/37/pdfs/ukpga_19740037_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

Fishery Limits Act 1976 (22-Dez-1976) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/86/pdfs/ukpga_19760086_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

Fisheries Act 1981 (02-Jul-1981) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/29/pdfs/ukpga_19810029_en.pdf (lido em 30-Dez-

2018)

Transport Act 1981 (31-Jul-1981) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/56/pdfs/ukpga_19810056_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

The Merchant Shipping (Safety Officials and Reporting of Accidents and Dangerous Occurrences) Regulations 1982 (01-Out-1982) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/uksi/1982/876/pdfs/uksi_19820876_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

The Fishing Vessels (Reporting of Accidents) Regulations 1985 (01-Out-1985) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/uksi/1985/855/pdfs/uksi_19850855_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

Royal Charter (1986) Charter of Incorporation, Supplemental Charter of 1932 and Supplemental Charter of 1986, RNLI. Disponível em: <https://rnli.org/about-us/how-the-rnli-is-run/royal-charter-and-bye-laws> (lido em 20-Set-2018)

Pilotage Act 1987 (15-Mai-1987) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/21/pdfs/ukpga_19870021_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

Merchant Shipping Act 1988 (03-Mai-1988) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/12/pdfs/ukpga_19880012_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

The Merchant Shipping (Accident Investigation) Regulations 1989 (07-Ago-1989) Disponível em: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/1989/1172/made/data.pdf> (lido em 31-Dez-2018)

Aviation and Maritime Security Act 1990 (26-Jul-1990) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/31/pdfs/ukpga_19900031_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

Government Trading Act 1990 (26-Jul-1990) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/30/pdfs/ukpga_19900030_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

Ports Act 1991 (25-Jul-1991) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1991/52/pdfs/ukpga_19910052_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 1994 (26-Ago-1994) Disponível em: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/1994/2013/made/data.pdf> (lido em 31-Dez-2018)

Merchant Shipping Act 1995 (19-Jul-1995) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/pdfs/ukpga_19950021_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

The Hydrographic Office Trading Fund Order 1996 (08-Mar-1996) Disponível em: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/1996/773/made/data.pdf> (lido em 31-Dez-2018)

Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 (19-Mar-1997) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1997/28/pdfs/ukpga_19970028_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 1999 (12-Out-1999) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/uksi/1999/2567/pdfs/uksi_19992567_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

Terrorism Act 2000 (20-Jul-2000) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/11/pdfs/ukpga_20000011_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

The Ship and Port Facility (Security) Regulations 2004 (01-Jul-2004) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/uksi/2004/1495/pdfs/uksi_20041495_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2005 (18-Abr-2005) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/uksi/2005/881/pdfs/uksi_20050881_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

UK Borders Act 2007 (30-Out-2007) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2007/30/pdfs/ukpga_20070030_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

Borders, Citizenship and Immigration Act 2009 (21-Jul-2009) Disponível em: https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2009/11/pdfs/ukpga_20090011_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)

The Port Security Regulations 2009 (01-Set-2009) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/uksi/2009/2048/pdfs/uksi_20092048_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

Marine and Coastal Access Act 2009 (12-Nov-2009) Disponível em:

- https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2009/23/pdfs/ukpga_20090023_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)
- The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012* (31-Jul-2012) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/uksi/2012/1743/pdfs/uksi_20121743_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)
- Marine Navigation Act* (25-Abr-2013) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2013/23/pdfs/ukpga_20130023_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)
- The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) (Amendment) Regulations 2013* (31-Dez-2013) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/uksi/2013/2882/pdfs/uksi_20132882_en.pdf (lido em 31-Dez-2018)
- Policing and Crime Act 2017* (31-Jan-2017) Disponível em: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2017/3/pdfs/ukpga_20170003_en.pdf (lido em 30-Dez-2018)

LEGISLAÇÃO DOS EUA

- Constituição dos EUA (1787). Disponível em: <http://constitutionus.com/> (lido em 12-Set-2018)
- United States Code-USC*, vários. Disponível em: <http://uscode.house.gov/download/download.shtml> (lido em 04-Nov-2018)
- Act to provide more effectually for the collection of the duties imposed by law on goods, wares and merchandise imported into the United States, and on the tonnage of ships or vessels 1790* (04-Ago-1790) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/1st-congress/c1.pdf>, pp.145-178 (lido em 11-Nov-2018)
- Act to provide for the better security of the lives of passengers on board of vessels propelled in whole or in part by steam 1838* (07-Jul-1838) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/25th-congress/session-2/c25s2ch191.pdf> (lido em 11-Nov-2018)
- Act making Appropriations for the Naval Service for the Year ending the thirtieth June, one thousand eight hundred and forty-eight 1847* (03-Mar-1847) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/29th-congress/session-2/c29s2ch48.pdf> (lido em 11-Nov-2018)
- Act authorizing the Erection of certain Lighthouses, and for other Purposes 1847* (03-Mar-1847) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/29th-congress/session-2/c29s2ch52.pdf> (lido em 11-Nov-2018)
- Act to Amend an act entitled: "An Act to provide for the better Security of the lives of Passengers on board of Vessels propelled in whole or in part by Steam," and for other purposes 1852* (30-Ago-1852) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/32nd-congress/session-1/c32s1ch106.pdf> (lido em 11-Nov-2018)
- Act making Appropriations for Light-houses, Light-boats, Buoys and providing for the Erection and Establishment of the same, and for other Purposes 1852* (31-Ago-1852) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/32nd-congress/session-1/c32s1ch112.pdf> (lido em 11-Nov-2018)
- Act to establish a Hydrographic Office in the Navy Department, 1866* (21-Jun-1866) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/39th-congress/session-1/c39s1ch129.pdf> (lido em 15-Nov-2018)
- Act to provide for the better Security of Life on board of Vessels propelled in Whole or in Part by Steam, and for other Purposes 1871* (28-Fev-1871) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/41st-congress/session-3/c41s3ch100.pdf> (lido em 11-Nov-2018)
- Act to authorize the Appointment of Shipping-commissioners by the several Circuit Courts of the United States, to superintend the Shipping and Discharge of Seamen engaged in Merchant Ships belonging to the United States, and for the further Protection of Seamen 1872* (07-Jun-1872) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/42nd-congress/session-2/c42s2ch322.pdf> (lido em 11-Nov-2018)
- Act to organize the Life-Saving-Service 1878* (18-Jun-1878) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/45th-congress/session-2/c45s2ch265.pdf> (lido em 11-Nov-2018)
- Act to constitute a Bureau of Navigation in the Treasury Department 1884* (07-Jul-1884) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/48th-congress/Session%201/c48s1ch221.pdf> (lido em 11-Nov-2018)

Act making appropriations for the legislative, executive, and judicial expenses of the Government for the fiscal year ending June thirtieth, eighteen hundred and ninety-five, and for other purposes (31-Jul-1894) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/53rd-congress/session-2/c53s2ch174.pdf> (lido em 11-Nov-2018)

Act to establish the Department of Commerce and Labor, 1903 (14-Fev-1903) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/57th-congress/session-2/c57s2ch552.pdf> (lido em 11-Nov-2018)

Motorboat Regulations Act, 1910 (09-Jun-1910) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/61st-congress/session-2/c61s2ch268.pdf> (lido em 07-Nov-2018)

Act to authorize additional aids to navigation in the Light-House Establishment, and to provide for a Bureau of Light-Houses in the Department of Commerce and Labor, and for other purposes, 1910 (17-Jun-1910) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/61st-congress/session-2/c61s2ch301.pdf> (lido em 11-Nov-2018)

Act to create a Department of Labor, 1913 (04-Mar-1913) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/62nd-congress/session-3/c62s3ch141.pdf> (lido em 15-Nov-2018)

Act to create the Coast Guard by combining therein the existing Life-Saving Service and Revenue-Cutter Service 1915 (28-Jan-1915) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/63rd-congress/session-3/c63s3ch20.pdf> (lido em 11-Nov-2018)

Act to establish a United States Shipping Board for the purpose of encouraging, developing, and creating a naval auxiliary and naval reserve and a merchant marine to meet the requirements of the commerce of the United States with its Territories and possessions and with foreign countries; to regulate carriers by water engaged in the foreign and interstate commerce of the United States; and for other purposes, 1916 (07-Set-1916) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/64th-congress/session-1/c64s1ch451.pdf> (lido em 14-Nov-2018)

Act to punish acts of interference with the foreign relations, the neutrality, and the foreign commerce of the United States, to punish espionage, and better to enforce the criminal laws of the United States, and for other purposes 1917 (15-Jun-1917) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/65th-congress/session-1/c65s1ch30.pdf> (lido em 12-Nov-2018)

Naval Service Appropriations Act for 1917 (29-Ago-1917) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/64th-congress/session-1/c64s1ch417.pdf> (lido em 07-Nov-2018)

Oil Pollution Act, 1924 (07-Jun-1924) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/68th-congress/session-1/c68s1ch316.pdf> (lido em 15-Nov-2018)

Act Making appropriations for the Legislative Branch of the Government for the fiscal year ending June 30, 1933, and for other purposes (30-Jun-1932) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/72nd-congress/session-1/c72s1ch314.pdf> (lido em 31-Dez-2018)

Economy Act 1932 (30-Jun-1932) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/72nd-congress/session-1/c72s1ch331.pdf> (lido em 31-Dez-2018)

Marine Casualty Investigation Board Act 1936 (27-Mai-1936) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/74th-congress/session-2/c74s2ch463.pdf> (lido em 07-Nov-2018)

Coast Guard Jurisdiction Act 1936 (22-Jun-1936) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/74th-congress/session-2/c74s2ch705.pdf> (lido em 11-Nov-2018)

Merchant Marine Act fo 1936 (29-Jun-1936) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/72nd-congress/session-1/c72s1ch314.pdf> (lido em 14-Nov-2018)

Appropriations Act for 1936 (30-Jun-1936) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/72nd-congress/session-1/c72s1ch314.pdf> (lido em 07-Nov-2018)

Coast Guard Reserve Act of 1939 (23-Jun-1939) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/76th-congress/session-1/c76s1ch243.pdf> (lido em 31-Dez-2018)

Dangerous Goods Act of 1940 (09-Out-1940) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/76th-congress/session-3/c76s3ch777.pdf> (lido em 08-Nov-2018)

Coast Guard Auxiliary and Coast Guard Reserve Act of 1941 (19-Fev-1941) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/77th-congress/session-1/c77s1ch8.pdf> (lido em 31-Dez-2018)

Reorganization Plan N°3 of 1946 (16-Mai-1946) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/USCODE-2010-title5/pdf/USCODE-2010-title5-app-reorganiz->

[other-dup7.pdf](#) (lido em 15-Nov-2018)

National Security Act of 1947 (26-Jul-1947) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/80th-congress/session-1/c80s1ch343.pdf> (lido em 11-Nov-2018)

Act to revise, codify, and enact into law, title 14 of the United States Code, entitled "Coast Guard" 1949 (04-Ago-1949) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/81st-congress/session-1/c81s1ch393.pdf> (lido em 12-Nov-2018)

National Security Act Amendments of 1949 (10-Ago-1949) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/81st-congress/session-1/c81s1ch412.pdf> (lido em 11-Nov-2018)

Reorganization Plan N°21 of 1950 (24-Mai-1950) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/USCODE-2011-title5/pdf/USCODE-2011-title5-app-reorganiz-other-dup39.pdf> (lido em 14-Nov-2018)

Magnuson Act of 1950 (09-Ago-1950) Disponível em: <https://www.loc.gov/law/help/statutes-at-large/81st-congress/session-2/c81s2ch656.pdf> (lido em 31-Dez-2018)

Reorganization Plan N°7 of 1961 (12-Jun-1961) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-75/pdf/STATUTE-75-Pg840.pdf> (lido em 14-Nov-2018)

Act to change the name of the Hydrographic Office to United States Naval Oceanographic Office, 1962 (10-Jul-1962) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-76/pdf/STATUTE-76-Pg154.pdf> (lido em 15-Nov-2018)

Department of Transportation Act 1966 (15-Out-1966) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-80/pdf/STATUTE-80-Pg931.pdf> (lido em 12-Nov-2018)

Civil Disturbance Regulations, Secretary of Defense (25-Jun-1968) *Federal Register*, vol.33, nº124, pp.9339-9342. Disponível em: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/FR-1968-06-26/pdf/FR-1968-06-26.pdf> (lido em 31-Dez-2018)

Ports and Waterways Safety Act of 1972 (10-Jul-1972) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-86/pdf/STATUTE-86-Pg424.pdf> (lido em 12-Nov-2018)

Fishery Conservation and Management Act of 1976 (13-Abr-1976) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-90/pdf/STATUTE-90-Pg331.pdf> (lido em 17-Nov-2018)

Port and Tanker Safety Act of 1978 (17-Out-1978) Disponível em: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/STATUTE-92/pdf/STATUTE-92-Pg1471.pdf> (lido em 31-Dez-2018)

Department of Defense Authorization Act, 1982 (01-Dez-1982) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-95/pdf/STATUTE-95-Pg1099.pdf> (lido em 17-Nov-2018)

Shipping Act of 1984 (20-Mar-1984) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-98/pdf/STATUTE-98-Pg67.pdf> (lido em 15-Nov-2018)

Directive n°5525.5, DOD (15-Jan-1986): "DOD Cooperation with Civilian Law Enforcement Officials", Unclassified. Disponível em: https://fas.org/irp/doddir/dod/d5525_5.pdf (lido em 05-Nov-2018)

Oil Pollution Act of 1990 (18-Ago-1990) Disponível em: <https://www.congress.gov/bill/101st-congress/house-bill/1465/text> (lido em 31-Dez-2018)

Ocean Shipping Reform Act of 1998 (14-Out-1998) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/STATUTE-112/pdf/STATUTE-112-Pg1902.pdf> (lido em 15-Nov-2018)

Homeland Security Act of 2002 (25-Nov-2002) Disponível em: https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/hr_5005_enr.pdf (lido em 12-Nov-2018)

Maritime Transportation Security Act of 2002 (25-Nov-2002) Disponível em: <https://www.congress.gov/107/plaws/publ295/PLAW-107publ295.pdf> (lido em 12-Nov-2018)

National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2004 (24-Nov-2003) Disponível em: <https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-108publ136/pdf/PLAW-108publ136.pdf> (lido em 16-Nov-2018)

Instruction n°5820.7C, DON (26-Jan-2006): "Cooperation with Civilian Law Enforcement Officials", SECNAVINST 5820.7C, Unclassified. Disponível em: https://www.hqmc.marines.mil/Portals/135/JAO/SECNAVINST%205820.7C%20Cooperation%20with%20Civilian%20Law%20Enforcement%20Officials_26%20Jan%202006.pdf (lido em 05-Nov-2018)

Directive n°5105.60, DOD (29-Jul-2009): "National Geospatial-Intelligence Agency (NGA)",

Unclassified. Disponível em:
<http://www.esd.whs.mil/Portals/54/Documents/DD/issuances/dodd/510560p.pdf> (lido em 16-Nov-2018)

Instruction n°3025.21, DOD (27-Fev-2013): "Defense Support of Civilian Law Enforcement Agencies",
Unclassified. Disponível em:
<http://www.esd.whs.mil/Portals/54/Documents/DD/issuances/dodi/302521p.pdf> (lido em 05-Nov-2018)

Trade Facilitation and Trade Enforcement Act of 2015 (24-Fev-2016) Disponível em:
<https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-114publ125/pdf/PLAW-114publ125.pdf> (lido em 18-Nov-2018)

Instruction n°3440.16E, DON (18-Mai-2016): "Navy defense support of civil authorities program",
OPNAV INSTRUCTION 3440.16E, Unclassified. Disponível em:
https://fas.org/irp/doddir/navy/opnavinst/3440_16e.pdf (lido em 06-Nov-2018)

National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2017 (23-Dez-2016) Disponível em:
<https://www.gpo.gov/fdsys/pkg/PLAW-114publ328/pdf/PLAW-114publ328.pdf> (lido em 18-Nov-2018)

Massachusetts General Laws-MGL, várias. Disponível em:
<https://malegislature.gov/Laws/GeneralLaws> (lido em 14-Nov-2018)