



Escola de Sociologia e Políticas Públicas

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?
A Vertente Institucional da Autoridade Marítima em Democracia.

Jorge Manuel Pereira da Silva Paulo

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de

Doutor em Políticas Públicas

Orientadora: Doutora Maria de Lurdes Rodrigues, ISCTE-IUL

Coorientador: Doutor Manuel Pinto de Abreu

Outubro de 2019



Escola de Sociologia e Políticas Públicas
Departamento de Políticas Públicas

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?
A Vertente Institucional da Autoridade Marítima em Democracia.

Jorge Manuel Pereira da Silva Paulo

Tese especialmente elaborada para obtenção do grau de

Doutor em Políticas Públicas

Júri:

Professor Doutor Helge Jörgens, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa, Presidente

Professora Doutora Maria de Lurdes Rodrigues, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa,
Orientadora

Professora Doutora Teresa Maria Ferreira Rodrigues, Faculdade de Ciências Sociais e
Humanas da Universidade Nova de Lisboa

Professora Doutora Helena Carreiras, ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa

Professor Doutor Carlos Manuel Mendes Dias, Academia Militar

Outubro de 2019

AGRADECIMENTOS

O autor está em dívida com um realmente grande número de pessoas, pela colaboração prestada, pela informação disponibilizada, pelas reflexões suscitadas, pelas pistas oferecidas, pelas revisões efetuadas e pelas críticas oferecidas, e pelos incentivos a aprofundar a matéria. A lista é muito longa para ser aqui apresentada, pelo que nomeia apenas as maiores dívidas.

Assim, curva-se perante a sua orientadora, a Professora Doutora Maria de Lurdes Rodrigues, pela sua permanente disponibilidade, pelo interesse numa matéria que não lhe era familiar, pelo eficaz apoio, pelas oportunas correções de rumo, e pelos pontos de ordem para a reflexão, que permitiram ao autor alargar os seus horizontes e evitar derivas.

Ao co-orientador, o Doutor Manuel Pinto de Abreu, o autor agradece os desinteressados apoio e colaboração.

Uma especial dívida de gratidão tem o autor perante o Vice-almirante Luís Medeiros Alves, que nunca regateou esforços, e que foi incansável, para disponibilizar ao autor fontes e milhares de peças de informação, decisivas para descrever a situação, e perceber os problemas e os processos; são ainda de realçar as reflexões suscitadas, as revisões críticas, a paciência.

O autor destaca ainda a sua gratidão ao Doutor Paulo Neves Coelho, ao Mestre Joaquim Magalhães Soares e, com tristeza por nos ter deixado prematuramente, ao Professor Doutor Diogo Freitas do Amaral, por valiosíssimos contributos que lhe ofereceram e que corrigiram erros e desvios, ou acrescentaram perspetivas férteis e até incontornáveis nesta investigação.

Por fim, o autor deve a toda a sua família o apoio e a tolerância pela sua distância ao longo de anos, que se traduziram em numerosas ocasiões de pouca disponibilidade mental ou de tempo, sobretudo para o Ricardo e a Manuela. Nunca poderia ter chegado a este resultado, em três anos, se não fosse o sossego e a vida familiar saudável, que a Manuela proporcionou; além disso, mesmo perdendo a companhia no dia-a-dia, nunca faltaram palavras de incentivo ou de conforto, nem reflexões em conjunto.

Dito isto, as limitações e as falhas da investigação e da tese só ao autor se devem.

RESUMO

O Estado de Direito Democrático, concretizado na Constituição desde a 1ª Revisão Constitucional (1982), atribui às Forças Armadas a missão única de defesa militar perante ameaças externas. Mas este comando constitucional está por concretizar, pois a Armada continuou a dirigir a política pública de Autoridade Marítima e a Polícia Marítima, com a tolerância dos órgãos de soberania eleitos e uma reconhecida complexidade da legislação relevante. Em dois séculos, só ocorreram três grandes mudanças (desde que as capitánias foram criadas na lei em 1839, uma em 1921, e as duas maiores, em 1974 e 1982). Tal gerou a ideia de que a Autoridade Marítima tem um bom modelo e funciona bem. Oferece ainda prestígio e benefícios materiais a todos os que servem nas capitánias. A união das funções civis e militares no comandante da Armada e em vários oficiais sob o seu comando sugere que o domínio pela Armada traz poupanças ao país; mas essa ideia não tem fundamento teórico e nenhum estudo independente o prova. A informação pormenorizada e exclusiva que a Armada detém sobre a Autoridade Marítima, aliada à sua antiga ambição de autonomia, têm servido para adiar e esvaziar as reformas desta política pública que se traduziam na perda de autonomia ou dimensão da Armada. Os atores políticos que tentaram tais reformas não tinham a determinação nem os conhecimentos necessários, em si ou nos serviços que os serviam, nem os procuraram obter, para alcançar os resultados que visavam com tais reformas. Assim, reduziram os objetivos substantivos das reformas e contentaram-se com mudanças de forma, envolvidas pela retórica das “sinergias” e do “duplo uso”, cedendo às posições da Armada. A investigação baseou-se sobretudo em análise documental, da legislação e nas posições dos atores envolvidos, complementada com entrevistas.

Palavras-chave: autoridade marítima; administração marítima; armada; capitão de porto; emolumentos; teoria económica da burocracia; institucionalismo histórico; institucionalismo sociológico; modelo dos fluxos múltiplos; militarismo.

ABSTRACT

Portuguese democracy and rule of law, materialized in the Constitution since its first amendment (1982), sets to the Armed Forces only one mission, external military defense. But this constitutional command is not yet materialized, because the Navy continues to rule the policy of Maritime Authority and the Maritime Police, with the tolerance of the political organs of the State and an acknowledged complexity of the relevant law. In two centuries, occurred just three major changes (since the captaincies were created by law in 1839, one in 1921, and the two biggest, in 1974 and in 1982). This fathered the idea that the Maritime Authority has a good model and that it works well. Furthermore, it offers prestige and material benefits to all those that serve in the captaincies. The union of civil and military functions in the Navy Head and in several officers under his command suggests that the Navy's rule saves the country resources; but that idea has no theoretical support and no independent research proves it. The detailed and exclusive information that the Navy has about the services of the Maritime Authority, coupled with its old ambition of autonomy, were used to postpone and deplete the reforms of this public policy that would bring about the Navy's loss of autonomy or size. The political actors that attempted such reforms did not have the resolve or the necessary knowledge, themselves or through their supporting services, nor did they try to obtain them, to achieve the results they aimed at with such reforms. Thence, they curtailed the substantive objectives of the reforms and pleased themselves with changes in shape, wrapped by the rhetoric of the "synergies" and "double use", yielding to the positions of the Navy. The research was mostly centered on the analysis of documents, the legislation and statements of the relevant actors, supplemented with interviews.

Keywords: maritime authority; maritime administration; navy; captain of the port; stipends; economic theory of bureaucracy; historical institutionalism; sociological institutionalism; multiple-streams model; militarism.

ÍNDICE

Agradecimentos	v
Resumo	vii
Abstract	viii
Índice	ix
Índice de quadros	xvi
Índice de figuras	xvi
Glossário de siglas	xvii
I. Introdução.....	1
I.1 O OBJETO DE ESTUDO.....	2
I.2 METODOLOGIA	3
I.3 TERMINOLOGIA.....	5
I.4 ESTRUTURA DA TESE.....	6
PRIMEIRA PARTE – MAPEAMENTO do PROBLEMA.....	9
II. Passado Institucional da Autoridade Marítima (c.1800 a 1982).....	11
II.1 CRIAÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA	11
II.2 MARCOS DO PASSADO DA POLÍTICA PÚBLICA DE AUTORIDADE MARÍTIMA.....	14
II.2.1 <i>Da criação (1839) ao ramo marítimo da Marinha Militar (1924)</i>	15
II.2.2 <i>Do ramo marítimo (1924) ao fim do Ministério da Marinha (1974)</i>	19
II.2.3 <i>Da criação da Administração Marítima (1974) à 1ª Revisão da Constituição (1982)</i>	20
II.3 FISCALIZAÇÃO MARÍTIMA	24
II.4 DOS EXÉRCITOS À DEFESA NACIONAL	26
II.5 FORÇAS ARMADAS EM AÇÕES DOMÉSTICAS.....	28
II.6 INFLUÊNCIAS ESTRANGEIRAS.....	30
III. Modelo Constitucional de 1982.....	33
III.1 REVISÃO CONSTITUCIONAL DE 1982.....	33
III.2 RACIONALIDADE DO MODELO POLÍTICO-CONSTITUCIONAL DESDE 1982.....	34
III.2.1 <i>Estado de Direito Democrático</i>	35
III.2.2 <i>Organização da segurança em democracia</i>	36
III.2.3 <i>Forças e serviços de segurança</i>	36
III.2.4 <i>Força militar</i>	38
III.2.5 <i>Forças armadas em missões não-militares</i>	39
III.3 ENQUADRAMENTO CONSTITUCIONAL E LEGAL DA SEGURANÇA	41
IV. Autoridade Marítima desde 1982	45
IV.1 AUTORIDADE MARÍTIMA COMO POLÍTICA PÚBLICA	45
IV.2 PRINCIPAIS MARCOS LEGAIS DA AUTORIDADE MARÍTIMA DEPOIS DE 1982	46
IV.3 A CRIAÇÃO DO SISTEMA DE AUTORIDADE MARÍTIMA (1984).....	53
IV.4 O AGENDAMENTO DE 1991	54
IV.5 A CRIAÇÃO DA POLÍCIA MARÍTIMA COMO FORÇA NACIONAL EM 1995	55
IV.5.1 <i>Formulação e concretização</i>	55
IV.5.2 <i>Avaliação</i>	57
IV.6 A REFORMA DO SISTEMA DE AUTORIDADE MARÍTIMA	58
IV.6.1 <i>Formulação de 1991 a 1995</i>	58
IV.6.2 <i>Reagendamentos da reforma em 1995 e em 1999</i>	63
IV.6.3 <i>Formulação da reforma de 1996 a 2001</i>	65
IV.6.4 <i>Concretização: a reforma de 2002</i>	68
IV.7 AUTORIDADE MARÍTIMA DESDE 2002	73
IV.7.1 <i>Consequências da concretização</i>	73
IV.7.2 <i>A doutrina da “Marinha de duplo uso”</i>	74
IV.7.3 <i>Avaliações formais da reforma do Sistema de Autoridade Marítima</i>	76
IV.7.4 <i>Outros factos relevantes</i>	78

IV.8	BREVE NOTA SOBRE RECURSOS.....	82
V.	Da envolvente externa.....	87
V.1	MODELOS ESTRANGEIROS.....	87
V.1.1	<i>Estados Unidos da América</i>	88
V.1.2	<i>Reino Unido</i>	88
V.1.3	<i>França</i>	89
V.1.4	<i>Itália</i>	91
V.1.5	<i>Espanha</i>	92
V.1.6	<i>Outros Estados: Austrália, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Holanda, Irlanda, Letónia, Lituânia, Noruega, Nova Zelândia e Suécia</i>	94
V.1.7	<i>Notas a realçar nos modelos de Autoridade Marítima estudados</i>	96
V.2	INFLUÊNCIA DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL.....	98
V.2.1	<i>Instrumentos jurídicos</i>	99
V.2.2	<i>World Maritime University</i>	100
V.3	INFLUÊNCIA DA UNIÃO EUROPEIA.....	100
V.3.1	<i>Pescas marítimas</i>	101
V.3.2	<i>Segurança marítima</i>	102
V.3.3	<i>Setor marítimo-portuário</i>	105
V.3.4	<i>Política marítima</i>	107
V.3.5	<i>Águas</i>	109
V.3.6	<i>Fronteiras</i>	109
V.3.7	<i>Guarda costeira europeia</i>	110
V.3.8	<i>Cooperação entre guardas costeiras e serviços com funções semelhantes</i>	112
VI.	Da Militarização da Autoridade Marítima.....	115
VI.1	OS FACTOS.....	115
VI.2	OS ARGUMENTOS A FAVOR DA MILITARIZAÇÃO.....	120
VI.2.1	<i>O argumento profissional</i>	120
VI.2.2	<i>O argumento histórico</i>	120
VI.2.3	<i>O argumento económico ou “narrativa das poupanças”</i>	121
VI.3	DISFUNÇÕES EM NORMAS LEGAIS E ADMINISTRATIVAS.....	125
VI.3.1	<i>Criação do Sistema de Autoridade Marítima (1984)</i>	125
VI.3.2	<i>Autoridades marítimas no Rio Minho</i>	126
VI.3.3	<i>Natureza da Polícia Marítima</i>	126
VI.3.4	<i>Estatuto do pessoal da Polícia Marítima</i>	127
VI.3.5	<i>Natureza do Sistema de Autoridade Marítima</i>	129
VI.3.6	<i>A Autoridade Marítima Nacional como serviço e o seu órgão de topo</i>	129
VI.3.7	<i>Natureza da Autoridade Marítima Nacional</i>	130
VI.3.8	<i>O orçamento da Autoridade Marítima Nacional e da Polícia Marítima</i>	131
VI.3.9	<i>Seleção e nomeação do pessoal dirigente da Direção-Geral da Autoridade Marítima e da Polícia Marítima</i>	132
VI.3.10	<i>Nomeações do pessoal dirigente da Direção-Geral da Autoridade Marítima e da Polícia Marítima</i>	134
VI.3.11	<i>Delegações e subdelegações de competências no âmbito da Autoridade Marítima Nacional</i>	135
VI.3.12	<i>Inerências e acumulações: Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional</i>	136
VI.3.13	<i>Inerências e acumulações: outros órgãos da Direção-Geral da Autoridade Marítima, da Polícia Marítima e da Armada</i>	137
VI.3.14	<i>Composição do Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional</i>	139
VI.3.15	<i>Centro Nacional Coordenador Marítimo</i>	139
VI.3.16	<i>A Autoridade Marítima Nacional e a lei orgânica da Marinha</i>	140
VI.3.17	<i>Comando das Operações Marítimas</i>	141
VI.3.18	<i>Os recursos da Armada e os recursos da Autoridade Marítima</i>	141
VI.3.19	<i>Conselho do Almirantado e a Autoridade Marítima</i>	142
VI.3.20	<i>Disfunções em diplomas legais</i>	142
VI.3.21	<i>Iniciativas legislativas do Chefe do Estado-Maior da Armada</i>	146
VI.3.22	<i>Medalha naval de Vasco da Gama</i>	146
VI.3.23	<i>As designações “Armada” e “Marinha”</i>	147
VI.3.24	<i>Decisões judiciais</i>	147
VI.4	POSIÇÕES DO GOVERNO EM VÁRIAS LEGISLATURAS.....	149
VI.5	OUTRAS POSIÇÕES.....	150

SEGUNDA PARTE – ANÁLISE do PROBLEMA.....	151
VII. Análise da relação entre a Armada e a Autoridade Marítima.....	153
VII.1 ANÁLISE DO ARGUMENTO PROFISSIONAL.....	153
VII.2 ANÁLISE DO ARGUMENTO HISTÓRICO.....	156
VII.3 ANÁLISE DA “NARRATIVA DAS POUPANÇAS”.....	157
VII.3.1 <i>Economias de escala</i>	157
VII.3.2 <i>Economias de gama</i>	161
VII.4 CONSEQUÊNCIAS PRÁTICAS.....	163
VII.5 ANÁLISE GLOBAL.....	165
VII.5.1 <i>Validade dos argumentos</i>	165
VII.5.2 <i>Autonomia na formulação e na concretização da política pública</i>	166
VII.5.3 <i>Benefícios, autonomia e sinergias</i>	167
VII.5.4 <i>Gestão da informação interna</i>	172
VII.5.5 <i>Autonomia e a Constituição</i>	172
VII.5.6 <i>Autoridade administrativa com poder político</i>	174
VIII. Análise dos discursos.....	177
VIII.1 JUSTIFICAÇÃO DESTA ANÁLISE.....	177
VIII.2 ARMADA.....	179
VIII.3 ATORES POLÍTICOS.....	187
VIII.3.1 <i>Presidente da República</i>	188
VIII.3.2 <i>Governo</i>	188
VIII.3.3 <i>Assembleia da República</i>	192
VIII.3.4 <i>Aliança</i>	193
VIII.3.5 <i>Centro Democrático e Social</i>	193
VIII.3.6 <i>Partido Comunista Português</i>	194
VIII.3.7 <i>Partido Social-Democrata</i>	194
VIII.3.8 <i>Partido Socialista</i>	195
VIII.4 OUTROS ATORES.....	196
VIII.4.1 <i>Associação Sócio-Profissional da Polícia Marítima</i>	196
VIII.4.2 <i>Guarda Nacional Republicana</i>	197
VIII.4.3 <i>Atores individuais</i>	197
VIII.4.4 <i>Os media</i>	198
IX. Abordagens teóricas, conceitos e modelos de análise.....	203
IX.1 O PRESSUPOSTO DA RACIONALIDADE.....	203
IX.2 ABORDAGENS NEOINSTITUCIONALISTAS.....	204
IX.2.1 <i>Neoinstitucionalismo da escolha racional</i>	205
IX.2.2 <i>Neoinstitucionalismo histórico</i>	206
IX.2.3 <i>Neoinstitucionalismo sociológico</i>	209
IX.3 OS CONCEITOS E MODELOS DE CORPORATIVISMO.....	211
IX.3.1 <i>Corporações e corporativismo</i>	211
IX.3.2 <i>Corporativismos de estado e de associação e a Autoridade Marítima</i>	213
IX.3.3 <i>As corporações dos oficiais das Forças Armadas</i>	215
IX.3.4 <i>Corporativismo militar ou militarismo</i>	218
IX.3.5 <i>Corporativismo militar-naval ou militarismo naval</i>	220
IX.4 TEORIA ECONÓMICA DA BUROCRACIA.....	224
IX.4.1 <i>Caracterização geral da teoria</i>	224
IX.4.2 <i>Burocratas e burocracias públicas</i>	224
IX.4.3 <i>Assimetria de informação na relação de agência</i>	226
IX.4.4 <i>Aplicação da Teoria Económica da Burocracia à Autoridade Marítima</i>	228
IX.5 MODELO DOS FLUXOS MÚLTIPLOS.....	232
IX.5.1 <i>Caracterização do modelo dos fluxos múltiplos</i>	232
IX.5.2 <i>Aplicação à Revisão Constitucional de 1982</i>	234
IX.5.3 <i>Aplicação à Reforma de 1995</i>	234
IX.5.4 <i>Aplicação à Reforma de 2002</i>	235
IX.5.5 <i>Aplicação às Reformas de 2007-2015</i>	236
IX.5.6 <i>Notas conclusivas da aplicação do modelo dos fluxos múltiplos à Autoridade Marítima</i>	238
IX.6 MODELO DAS COLIGAÇÕES DE CAUSAS OU INTERESSES.....	239
IX.6.1 <i>Caracterização do modelo das coligações de causas ou interesses</i>	239

IX.6.2	<i>Aplicação do modelo das coligações de causas à Autoridade Marítima</i>	240
IX.7	MODELO DOS EQUILÍBRIOS INTERROMPIDOS	242
IX.7.1	<i>Caracterização do modelo dos equilíbrios interrompidos</i>	242
IX.7.2	<i>O modelo dos equilíbrios interrompidos e a Autoridade Marítima</i>	242
IX.8	TEORIA DA CAPTURA DO REGULADOR	243
IX.8.1	<i>Caracterização da teoria da captura do regulador</i>	243
IX.8.2	<i>A teoria da captura do regulador e a Autoridade Marítima</i>	244
IX.9	TEORIA DOS ATORES COM PODER DE VETO	245
IX.9.1	<i>Caracterização da teoria dos atores com poder de veto</i>	245
IX.9.2	<i>A teoria dos atores com poder de veto e a Autoridade Marítima</i>	246
TERCEIRA PARTE – CONCLUSÃO		251
X.	Conclusões e recomendações	253
X.1	CRONOLOGIA DOS PRINCIPAIS FACTOS	253
X.2	CONCLUSÕES DA INVESTIGAÇÃO	261
X.3	A AUTORIDADE MARÍTIMA É AUTORIDADE DA ARMADA	270
X.4	FUTURAS LINHAS DE INVESTIGAÇÃO	273
XI.	Proposta de formulação de uma nova política pública de Autoridade Marítima	275
XI.1	PARÂMETROS ORGÂNICOS DOS MODELOS	275
XI.2	CONSTITUIÇÃO DOS MODELOS	276
XI.3	PRIMEIROS PASSOS DA REFORMA: DESMILITARIZAÇÃO DAS CHEFIAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA	277
Bibliografia 281		
ARQUIVOS CONSULTADOS		281
	<i>Biblioteca Central de Marinha – Arquivo-Histórico da Marinha (BCM-AHM)</i>	281
	<i>Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)</i>	281
	<i>Ministério da Defesa Nacional – Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional</i>	282
FONTES CONSULTADAS		282
PROCESSOS JUDICIAIS CONSULTADOS		351
	<i>Processo NUIPC 2307/15.3TDLSB</i>	351
	<i>Processo nº1742/16.4BELSB</i>	351
	<i>Processo NUIPC 1921/16.4T9LSB</i>	351
	<i>Processo NUIPC 957/17.2T9LSB.L1</i>	351
	<i>Supremo Tribunal Administrativo</i>	351
	<i>Supremo Tribunal de Justiça</i>	352
	<i>Comissão e Tribunal Constitucional</i>	352
Anexo A.	Cronologia de diplomas relevantes para a Autoridade Marítima	353
Anexo B.	Evolução do mapa das capitánias desde 1839	395
Anexo C.	Entrevistas	399
C.1	LISTA DE PERSONALIDADES CONTACTADAS	399
C.2	LISTA DE ENTREVISTADOS	400
C.3	RESPOSTAS DOS ENTREVISTADOS DADAS POR ESCRITO	400
C.3.1	<i>Luís Medeiros Alves, Vice-almirante, DGAM e CG-PM de 2004 a 2008</i>	400
C.3.2	<i>Álvaro Cunha Lopes, Vice-almirante, DGAM e CG-PM de 2011 a 2015</i>	402
C.3.3	<i>Miguel Soares, Mestre em Direito, Presidente da Direção da ASPPM de 2013-2016</i>	404
C.3.4	<i>José Magalhães, Mestre em Direito, Secretário de Estado da Administração Interna de 2005 a 2007</i>	405
C.3.5	<i>Manuel Carlos Freire, jornalista, Diário de Notícias</i>	411
C.3.6	<i>Serafim Lobato, jornalista reformado</i>	412
C.3.7	<i>Diogo Freitas do Amaral, Professor Catedrático de Direito Público, MDN de 1981-1983</i>	412
C.3.8	<i>Her Majesty's Government-Marine Management Organisation</i>	415
C.3.9	<i>Joaquim Vieira, jornalista-Observatório de Imprensa</i>	415
C.3.10	<i>João Freire, Professor Catedrático de Sociologia</i>	416
C.3.11	<i>José Silva Carreira, Vice-almirante, DGAM e CG-PM de 2008 a 2011</i>	417
C.3.12	<i>Janus Pape, Skibsinspektør, Danish Maritime Authority</i>	418
C.3.13	<i>António Gonçalves Covita, Contra-almirante, Diretor Financeiro da DGAM de 2005 a 2009</i>	419
Anexo D.	Tarefas da Autoridade Marítima	421

Anexo E.	Modelo de Autoridade Marítima dos EUA.....	423
E.1	CONSTITUIÇÃO E SEGURANÇA.....	423
E.2	APOIO DAS FORÇAS ARMADAS A AUTORIDADES CIVIS.....	423
E.3	<i>UNITED STATES COAST GUARD</i>	427
E.3.1	<i>Captain of the port</i>	432
E.3.2	<i>Coast Guard Auxiliary</i>	433
E.4	ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA.....	433
E.5	CONTROLO DAS FRONTEIRAS.....	434
E.6	FISCALIZAÇÃO DAS PESCAS MARÍTIMAS.....	434
E.7	HIDROGRAFIA.....	434
E.8	LEGISLAÇÃO DOS EUA.....	435
Anexo F.	Modelo de Autoridade Marítima do Reino Unido.....	439
F.1	CONSTITUIÇÃO E SEGURANÇA.....	439
F.2	APOIO DAS FORÇAS ARMADAS A AUTORIDADES CIVIS.....	439
F.3	ADMINISTRAÇÃO E AUTORIDADE MARÍTIMAS.....	440
F.4	INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS.....	443
F.5	<i>ROYAL NATIONAL LIFEBOAT INSTITUTION</i>	443
F.6	<i>TRINITY HOUSE</i>	444
F.7	<i>FISHERY PROTECTION SQUADRON</i>	447
F.8	HIDROGRAFIA.....	448
F.9	PORTOS.....	449
F.10	CONTROLO DAS FRONTEIRAS.....	450
F.11	LEGISLAÇÃO BRITÂNICA.....	450
Anexo G.	Modelo de Autoridade Marítima da França.....	453
G.1	MODELO DE SEGURANÇA EM FRANÇA.....	453
G.1.1	<i>Constituição e segurança</i>	453
G.1.2	<i>Gendarmerie nationale</i>	453
G.1.3	<i>Defesa e segurança interna</i>	456
G.1.4	<i>Gendarmerie maritime</i>	457
G.1.5	<i>Police municipale</i>	459
G.1.6	<i>Douanes</i>	460
G.2	<i>ACTION DE L'ÉTAT EN MER</i>	461
G.2.1	<i>Préfet maritime</i>	463
G.2.2	<i>Administration des affaires maritimes</i>	465
G.2.3	<i>Investigação de acidentes marítimos</i>	468
G.2.4	<i>Formação dos marítimos</i>	468
G.2.5	<i>Code disciplinaire et pénal de la marine marchande</i>	469
G.2.6	<i>Salvamento marítimo</i>	469
G.2.7	<i>Fiscalização das pescas marítimas</i>	471
G.2.8	<i>Hidrografia</i>	471
G.2.9	<i>Proteção ambiental</i>	472
G.2.10	<i>Combate à poluição do mar</i>	473
G.2.11	<i>Plans ORSEC</i>	474
G.2.12	<i>Locais de refúgio</i>	475
G.3	OFICIAIS DA ARMADA EM FUNÇÕES DE POLÍCIA.....	475
G.4	PORTOS.....	477
G.5	LEGISLAÇÃO FRANCESA.....	479
Anexo H.	Modelo de Autoridade Marítima da Itália.....	491
H.1	CONSTITUIÇÃO E SEGURANÇA.....	491
H.2	FORÇAS DE SEGURANÇA.....	492
H.2.1	<i>Polícia civil</i>	492
H.2.2	<i>Carabinieri</i>	495
H.2.3	<i>Guardia di Finanza</i>	495
H.3	<i>GUARDIA COSTIERA</i>	496
H.4	OFICIAIS DAS CAPITANIAS.....	506
H.5	ACONTECIMENTOS DE MAR.....	507
H.6	SALVAMENTO MARÍTIMO.....	508
H.7	AJUDAS MARÍTIMAS À NAVEGAÇÃO.....	510

H.7.1	Assinalamento marítimo	510
H.7.2	Hidrografia.....	512
H.8	PORTOS.....	513
H.9	FISCALIZAÇÃO DAS PESCAS MARÍTIMAS.....	514
H.10	PRESERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO	515
H.10.1	Proteção ambiental.....	516
H.10.2	Combate à poluição do mar.....	517
H.10.3	Controlo do tráfego marítimo.....	517
H.11	LEGISLAÇÃO ITALIANA	518
Anexo I.	Modelo de Autoridade Marítima da Espanha	531
I.1	ENQUADRAMENTO HISTÓRICO	531
I.2	CONSTITUIÇÃO E SEGURANÇA.....	532
I.3	<i>POLICÍA NACIONAL</i>	534
I.4	<i>GUARDIA CIVIL</i>	542
I.5	ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA E AUTORIDADE MARÍTIMA.....	546
I.5.1	<i>Almirantazgo</i>	552
I.5.2	<i>Regulação profissional dos marítimos</i>	553
I.5.3	<i>Organização territorial periférica</i>	555
I.5.4	<i>Fiscalização das pescas marítimas</i>	561
I.6	POLÍCIA MARÍTIMA.....	561
I.7	SALVAMENTO E SALVAÇÃO MARÍTIMOS	568
I.8	PORTOS.....	571
I.9	AJUDAS MARÍTIMAS À NAVEGAÇÃO	579
I.10	PROTEÇÃO AMBIENTAL.....	584
I.11	FORMAÇÃO MARÍTIMA.....	586
I.12	LEGISLAÇÃO ESPANHOLA	587
Anexo J.	Outros modelos nacionais de Autoridade Marítima	625
J.1	AUSTRÁLIA.....	625
J.1.1	<i>Descrição do modelo australiano</i>	625
J.1.2	<i>Legislação australiana</i>	628
J.2	BÉLGICA	629
J.2.1	<i>Descrição do modelo belga</i>	629
J.2.2	<i>Legislação belga</i>	631
J.3	CANADÁ	632
J.3.1	<i>Descrição do modelo canadiano</i>	632
J.3.2	<i>Legislação canadiana</i>	634
J.4	DINAMARCA	635
J.4.1	<i>Descrição do modelo dinamarquês</i>	635
J.4.2	<i>Legislação dinamarquesa</i>	638
J.5	HOLANDA	638
J.5.1	<i>Descrição do modelo holandês</i>	638
J.5.2	<i>Legislação holandesa</i>	641
J.6	IRLANDA.....	641
J.6.1	<i>Descrição do modelo irlandês</i>	641
J.6.2	<i>Legislação irlandesa</i>	644
J.7	LETÓNIA	645
J.7.1	<i>Descrição do modelo letão</i>	645
J.7.2	<i>Legislação da Letónia</i>	648
J.8	LITUÂNIA.....	648
J.8.1	<i>Descrição do modelo lituano</i>	648
J.8.2	<i>Legislação lituana</i>	650
J.9	NORUEGA	651
J.9.1	<i>Descrição do modelo norueguês</i>	651
J.9.2	<i>Legislação norueguesa</i>	654
J.10	NOVA ZELÂNDIA	655
J.10.1	<i>Descrição do modelo neozelandês</i>	655
J.10.2	<i>Legislação neozelandesa</i>	657
J.11	SUÉCIA.....	658
J.11.1	<i>Descrição do modelo sueco</i>	658

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

<i>J.11.2</i>	<i>Legislação sueca.....</i>	<i>660</i>
Anexo K.	Quadros de resumo dos modelos de Autoridade Marítima estudados.....	661
Anexo L.	Condecorações com a Medalha Naval de Vasco da Gama	665

ÍNDICE DE QUADROS

- Quadro 4.1 – Informação orçamental da DGAM e da PM... p.83
- Quadro 4.2 – Recursos humanos da DGAM e da PM em 2015... p.84
- Quadro 7.1 – Dirigentes da Armada e da DGM/DGAM com experiência na Autoridade Marítima...
p.155
- Quadro 11.1 – Grandes modelos de exercício da autoridade do Estado sobre os assuntos do mar...
p.276
- Quadro Anexo A – Cronologia de diplomas relevantes para a Autoridade Marítima... p.353
- Quadro Anexo B – Evolução do mapa das capitánias desde 1839... p.395
- Quadro Anexo D – Tarefas da Autoridade Marítima... p.421
- Quadro Anexo K.1 – Sumário dos modelos de Autoridade Marítima dos 6 países estudados
em maior profundidade, com designações originais... p.661
- Quadro Anexo K.2a – Sumário dos modelos de Autoridade Marítima dos 11 países estudados
mais sucintamente, com designações originais... p.662
- Quadro Anexo K.2b – Sumário dos modelos de Autoridade Marítima dos 11 países estudados
mais sucintamente, com tradução livre onde necessário... p.663
- Quadro Anexo L – Condecorações com a Medalha Naval Vasco da Gama... p.665

ÍNDICE DE FIGURAS

- Figuras 4.1a e 4.1b – Anotações de um oficial do EMA que acompanhava a reforma do SAM... p.62
- Figura 4.2 – Estrutura orgânica da AMN, da DGAM e da PM em 2002... p.69
- Figura 4.3 – Relações orgânicas previstas na reforma de 2002 entre a AMN, a PM e a Armada... p.70
- Figura 4.4 – Manifestação da doutrina da “Marinha de duplo uso” no CNCM... p.75

GLOSSÁRIO DE SIGLAS

- ACPTMP Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos.
AMN Autoridade Marítima Nacional.
AN Classe de oficiais da Armada de Administração Naval.
ANCTM Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo.
AP Administração Pública.
AR Assembleia da República.
ASAE Autoridade de Segurança Alimentar e Económica.
ASPPM Associação Socioprofissional da Polícia Marítima.
BE Bloco de Esquerda.
CC-PGR Conselho Consultivo da PGR.
CC-AMN Conselho Consultivo da AMN.
CCEM Conselho de Chefes de Estado-Maior.
CCN-SAM Conselho Coordenador Nacional do SAM.
CDM Chefe de Departamento Marítimo.
CDN Comissão de Defesa Nacional.
CDS Centro Democrático e Social-Partido Popular.
CEM Chefe/s de Estado-Maior (da Armada, do Exército e da Força Aérea).
CEMA Chefe do Estado-Maior da Armada.
CEMGFA Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas.
CG Comandante-geral.
CNCM Centro Nacional Coordenador Marítimo.
CNUDM Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*UNCLOS*).
COMAR Centro de Operações da Marinha ou Centro de Operações Marítimas.
COPCON Comando Operacional do Continente.
CPA Código do Procedimento Administrativo.
CPACDLG Comissão Parlamentar de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias.
CPDMM Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante.
CPM Corpo de Polícia Marítima.
CPP Código do Processo Penal.
CRP Constituição da República Portuguesa.
CZM Comando ou comandante de Zona Marítima.
DG Diretor/a-geral.
DGAM Direção-Geral ou diretor-geral da Autoridade Marítima.
DGM Direção-Geral ou diretor-geral de Marinha.
DGPIE Direção-Geral ou diretor/a-geral do Pessoal, Infra-Estruturas.
DGPNTM Direção-Geral ou diretor/a-geral dos Portos, Navegação e Transportes Marítimos.
DGRM Direção-Geral ou diretor/a-geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.
DGSEFM Direção-Geral ou diretor-geral dos Serviços de Fomento Marítimo.
DHS Department of Homeland Security (EUA).
DL Decreto-lei.
DM Departamento/s Marítimo/s.
DOD Department of Defence (EUA).
DON Department of the Navy (EUA).
DPM Domínio Público Marítimo.
DR Decreto-regulamentar.
ECGFF European Coast Guard Functions Forum.
EDD Estado de Direito Democrático.
EMA Estado-Maior da Armada.
EMGFA Estado-Maior-General das Forças Armadas.
ENM Estratégia Nacional para o Mar.
EPPM Estatuto do Pessoal da PM.
FA Forças Armadas.
FAP Força Aérea Portuguesa.
FMC Federal Maritime Commission (EUA).
FSS Forças e Serviços de Segurança.
GF Guarda Fiscal.
GNR Guarda Nacional Republicana.
GT Grupo de Trabalho Interministerial para a Reestruturação do SAM.

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

- HMCE Her Majesty's Customs and Excise (Reino Unido).*
IALA International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities.
IGDN Inspeção-Geral ou inspetor/a-geral da Defesa Nacional.
IGE Instituto Geográfico do Exército.
IH Instituto Hidrográfico.
IMCO Intergovernmental Maritime Consultive Organization ou Organização Marítima Consultiva Intergovernamental.
IMO International Maritime Organization ou Organização Marítima Internacional.
IMP Instituto Marítimo Portuário.
IPTM Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.
ISN Instituto de Socorros a Náufragos.
ISPS International Ship and Port Facility Security Code.
LBPC Lei de Bases da Proteção Civil.
LDN Lei da Defesa Nacional.
LDNFA Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas.
LO Lei Orgânica.
LOAMN Lei orgânica da AMN.
LOBOFA Lei Orgânica de Bases da Organização das Forças Armadas.
LOGNR Lei orgânica da GNR.
LOIC Lei da Organização da Investigação Criminal.
LOMAR Lei orgânica da Marinha.
LOMDN Lei orgânica do MDN.
LSI Lei de Segurança Interna.
MACA Military Aid to Civil Authorities (Irlanda e Reino Unido).
MAI Ministério ou ministro/a da Administração Interna.
MDN Ministério ou ministro/a da Defesa Nacional.
MEPAT Ministério ou ministro do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território.
MMO Marine Management Organization.
MoD Ministry of Defense.
MRCC Maritime Rescue Coordination Centre ou centro de coordenação de busca e salvamento marítimo.
MRSC Maritime Rescue Subcentre.
NAFO Northwest Atlantic Fisheries Organization.
NRP Navio da República Portuguesa.
NUIPC Número único identificador de processo-crime.
OHI Organização Hidrográfica Internacional.
ONU Organização das Nações Unidas.
OPC Órgão de polícia criminal.
PCP Partido Comunista Português.
PE Parlamento Europeu.
PGR Procuradoria-Geral da República.
PJ Polícia Judiciária.
PJM Polícia Judiciária Militar.
PM Polícia Marítima.
PMI Política Marítima Integrada.
POTUS President of the United States of America.
PR Presidente da República.
PS Partido Socialista.
PSD Partido Social-Democrata ou Partido Popular Democrático.
PSP Polícia de Segurança Pública.
QPMM Quadro do Pessoal Militarizado da Marinha.
RCM Resolução do Conselho de Ministros.
RDM Regulamento de Disciplina Militar.
RGC Regulamento Geral das Capitánias.
RINE Regulamento para a Inspeção de Navios Estrangeiros.
RPP Regulamento para a Polícia dos Portos.
RSTPC Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.
RSTPN Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais.
SAM Sistema da Autoridade Marítima.
SAR Search and rescue ou busca e salvamento.
SBSM Serviço de Busca e Salvamento Marítimo.
SCPMH Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos.

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

- SEDN Secretaria ou secretário/a de Estado da Defesa Nacional.
- SEF Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.
- SEMM Secretaria ou secretário de Estado da Marinha Mercante.
- SG Secretário/a-Geral ou Secretariado Geral.
- SSI Sistema de Segurança Interna.
- SIFICAP Sistema Integrado de Informação e Apoio à Vigilância, Fiscalização e Controlo da Atividade da Pesca.
- SNBSM Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo.
- SNBSA Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Aéreo.
- SOLAS Safety Of Life At Sea* ou salvaguarda da vida humana no mar.
- UCC-GNR Unidade de Controlo Costeiro da GNR.
- UCIC Unidades de Coordenação e Intervenção Conjunta.
- ZEE Zona Económica Exclusiva.

I. INTRODUÇÃO

Esta tese ocupa-se da política pública de Autoridade Marítima, definida na lei portuguesa como o exercício da autoridade do Estado no mar. Concentra-se na sua vertente institucional e tenta explicar as desconformidades de normas legais com a Constituição desde 1982, e as desconformidades da prática corrente desta política pública com normas legais relevantes e com a Constituição.

A Revisão Constitucional de 1982 estabeleceu a separação entre polícias e forças armadas, passando as Forças Armadas a ter só a missão de defesa militar da República contra ameaças externas, como é a norma nos Estados de Direito Democráticos. As missões civis – proteção civil, administração da justiça, segurança interna e a autoridade marítima – tinham de deixar de integrar as competências próprias das Forças Armadas. Porém, no caso da autoridade marítima, 37 anos depois, o ramo militar do mar continua a dominar a formulação, a concretização e a avaliação desta política pública civil; o comandante e os oficiais da Armada são titulares dos principais órgãos dirigentes da Polícia Marítima e da Direção-Geral da Autoridade Marítima, em comissões de serviço temporárias e usam o uniforme militar nestes serviços; e os órgãos de soberania eleitos não agendam as correções nem uma reforma duradoura. Daí emerge a dúvida: é Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

Esta situação contrasta com a autonomia da Guarda Nacional Republicana face ao Exército, e com a desmilitarização da Polícia de Segurança Pública, dos serviços de proteção civil e dos tribunais marítimos.

Argumenta-se que a acumulação das funções da Autoridade Marítima e da Armada permite ganhos financeiros; mas, por um lado, não há estudos credíveis que o demonstrem; e, por outro, está por explicar a ausência de iniciativas para adaptar as normas constitucionais e legais à prática. Acresce ainda que se devem considerar os riscos, vividos e conhecidos nos últimos dois séculos em Portugal e em Espanha, de ter a atuar no plano interno aqueles aos quais a nação confia a posse das suas armas mais poderosas, riscos que incluem o uso desproporcional da força na segurança interna, a interferência explícita na governação democrática, ou a extração de benefícios corporativos e pessoais sob pressão militar. Em Espanha, iniciou-se nos anos 1970s a transição de uma ditadura inspirada numa tradição militarista para uma democracia; completou-se em 15 anos. Esta experiência mereceu especial atenção nesta investigação.

A questão principal que orienta este trabalho é: como explicar aquelas desconformidades? E desdobra-se nas seguintes questões derivadas: como explicar que tantos oficiais da Armada defendam esta situação? O que explica que a correção de tais

desconformidades não tenha sido objecto de um agendamento político por parte de atores políticos, Presidentes da República, deputados e membros do Governo, ou ainda os partidos?

A investigação estudou a cultura e a conduta dos oficiais da Armada e procurou acrescentar valor aos estudos nesta matéria em Portugal, onde há um défice face a Espanha. O modelo napoleónico de forças armadas nacionais tem servido a alguns oficiais para reclamar uma legitimidade direta no povo, contornando assim os órgãos de soberania. Mas perante ameaças de perdas de autonomia dos oficiais da Armada, a sua reação tem sido prosaica, construindo discursos que destacam as poupanças, os quais têm bom acolhimento e eco nos atores políticos e nos meios de comunicação (*media*).

Se foi possível explicar com factos o domínio da Autoridade Marítima pelos oficiais da Armada, e o seu papel decisivo nas referidas desconformidades, já fica na livre apreciação do leitor a narrativa proposta para a omissão de iniciativas de alteração da política em face das desconformidades referidas, bem como o silêncio dos *media*. Não foi possível superar a dificuldade de obtenção de testemunhos verbais ou escritos de atores políticos e mediáticos, que fossem para lá de explicações circunstanciais ou genéricas. É um desafio para futuros investigadores.

I.1 O OBJETO DE ESTUDO

Desde que foi criado, o estado (qualquer um) exerce a sua autoridade sobre os assuntos do mar. Em cada estado, os atores e o sistema políticos são decisivos; o estado decide soberanamente como agenda, formula, concretiza, avalia e reforma aquele exercício, a Autoridade Marítima, que se projeta sobre a proteção civil, a segurança interna, a administração da justiça e a proteção ambiental.

É uma política pública permanente e um pilar da soberania. O estado soberano pode vincular-se, e vincula-se a decisões externas, mas por sua decisão autónoma e através dos instrumentos de direito internacional que decidir adotar. Só no início do século XIX se começou a formular e a concretizar em Portugal uma política pública de Autoridade Marítima, ajustada ao estado moderno, após países como o Reino Unido e a Espanha. Desde então, a Autoridade Marítima assentou num órgão administrativo importado: o capitão de porto. Por isso, estudar a Autoridade Marítima é, mormente, estudar o capitão de porto, a autoridade marítima emblemática; ainda hoje, é um órgão original e único na organização administrativa portuguesa, e não só.

A Autoridade Marítima começou a distinguir-se e a diferenciar-se da política naval e da política aduaneira a partir da publicação do Regulamento para a Polícia dos Portos (1839). A

sua forte ligação, antes de mais, à Armada e, cada vez menos, às alfândegas, das quais emergiu, não lhe retira a natureza de política pública, nem a sua autonomia concetual e técnica, porque tanto nos aspetos institucionais como materiais tem a sua regulação autónoma, plasmada no ordenamento jurídico português.

O órgão administrativo desconcentrado do capitão de porto é um ator principal, mas só no plano institucional, de concretização material da Autoridade Marítima; é sociologicamente pouco relevante, não sendo possível associar qualquer titular ou ex-titular do órgão a apreciações ou a iniciativas nesta política pública. Sociologicamente mais relevantes, mas com poucas competências na matéria, têm sido os comandantes do ramo militar do mar; a natureza hierárquica da Armada e a subordinação dos capitães dos portos àquele comandante levam a que sigam na Polícia Marítima e na Direção-Geral da Autoridade Marítima as posições da Armada, definidas pelo seu comandante. Por isso, embora estes serviços também sejam atores nesta política pública, só excepcionalmente têm condutas autónomas e distintas das posições do comandante da Armada.

Os membros do Governo na área da defesa e os oficiais da Armada são os atores principais desta política pública; seguem-se os partidos; todos estes mereceram maior atenção. São também atores com dignidade constitucional e influência na Autoridade Marítima, o Procurador-Geral da República, o Provedor de Justiça e os tribunais (destacando-se o Tribunal Marítimo e o Tribunal Constitucional). Todos estes têm atuado apenas dentro do plano formal das suas competências, sem iniciativas próprias.

Outros atores da Autoridade Marítima são os outros dois ramos militares, as polícias, os serviços da Administração Pública e os membros do Governo competentes nos assuntos do mar, os utilizadores do mar, os empresários e as associações do setor ligados ao mar, e os *media*. Entre os atores institucionais, destaca-se a Associação Socio-Profissional da Polícia Marítima pela sua solitária e reiterada oposição explícita e pública à militarização da Autoridade Marítima. Por fim, com caráter intermitente ou ocasional, há a considerar os atores individuais que tomaram posições públicas nos *media* e no meio académico.

Os objetivos e as condutas de todos estes atores, articulados ou independentes entre si, mais ou menos homogéneos internamente, são as variáveis independentes que têm definido a Autoridade Marítima, desde 1982; mas, de todos, concluiu-se que os atores decisivos são os oficiais da Armada, os quais, aliás, apresentam uma posição muito homogénea nesta matéria.

I.2 METODOLOGIA

Identificados os atores relevantes para explicar as especificidades da Autoridade

Marítima, há que perceber as respetivas racionalidades, as dinâmicas do passado, as liturgias, as organizações e as ideias duradouras, que têm vindo a enquadrar e a enformar a Autoridade Marítima há dois séculos. O neoinstitucionalismo histórico é um pressuposto da investigação, a qual assume que o passado pesa no presente. O método comparativo atravessa a investigação a partir da identificação das desconformidades; feitas a história e a caracterização da política pública atual, a comparação com uma referência e a análise de coerência enformaram as análises da militarização, dos discursos e teórica.

O primeiro pressuposto estabelecido nesta investigação é o princípio da racionalidade, na sua aceção moderna de racionalidade limitada, tal como é entendida na ciência económica e na sociologia.

O estudo de caso da Autoridade Marítima, no âmbito da questão a responder, objeto da presente tese, situa-se nas ciências sociais. É reduzida a margem para uma análise quantitativa, por isso ausente da investigação; ela teve natureza qualitativa e centrou-se na análise documental (mormente de diplomas e normas legais e administrativas) e nos atos dos atores relevantes. É indispensável a análise da legislação e da sua qualidade, sob o ponto de vista técnico, da clareza e da consistência (interna e do quadro global em que se insere); a legislação enforma a política pública e revela orientações.

As fontes primárias são obrigatórias, mas só não foi difícil o acesso ao normativo legal; mesmo considerando os últimos 200 anos, a *internet* dispensou meses de consulta e estudo de diplomas legais em bibliotecas e em arquivos. O acesso a documentos administrativos foi mais difícil, e a documentos intermédios da Administração Pública muito mais. Quanto às posições formais dos atores, muitas são fáceis de conhecer pelos *media* e pela *internet*; e são tão poucas, que estão ao alcance deste autor. Mas conhecer as motivações profundas e o pensamento da maioria dos atores sobre a Autoridade Marítima é mais difícil, por ser nula a produção académica especializada; a pouca literatura encontrada tem um carácter opinativo ou doutrinário. Por isso, não é fácil apurar os fins últimos que presidem às condutas de vários atores relevantes nesta investigação; e não surpreende que vários atores não desejem revelar desconformidades e menos ainda vê-las divulgadas. Para vencer essas dificuldades, tentou-se apurar os objetivos a partir das condutas (os atos dizem mais do que as palavras). Por exemplo, poucos duvidam em abstrato que os benefícios materiais (como emolumentos) levam muitos oficiais a preferir prestar serviço nos organismos onde os podem receber (nunca faltaram voluntários para as capitánias); mas pode haver oficiais que, invocando a cultura militar, se indignem e aleguem que só se movem por valores nobres e não pela mesquinhez dos benefícios (materiais ou não).

O estudo das políticas públicas é necessariamente multidisciplinar. Assim, esta investigação usa o conhecimento e a metodologia específicos da História (quanto à organização e à interpretação dos factos no seu contexto histórico-político), do Direito (quanto à organização política e administrativa do país, à produção normativa e à análise e interpretação das normas jurídicas), da Ciência Económica (em especial quanto à racionalidade dos atores, aos perfis de incentivos e às análises de custos e benefícios das decisões) e da Ciência Política (em especial quanto à conduta dos atores face ao poder), cabendo à disciplina de Políticas Públicas, a articulação das referidas áreas do conhecimento para responder à questão sob investigação, avaliar a hipótese e produzir conclusões.

I.3 TERMINOLOGIA

“Autoridade marítima” não é uma expressão cuja definição seja partilhada por todos os estados; mesmo em Portugal não tem uma definição inequívoca. De facto, há países onde só se usa “autoridade marítima” (Dinamarca e Noruega), outros onde só se usa “administração marítima” (Suécia), outros onde não se usa qualquer delas (Austrália e Reino Unido). A Organização Marítima Internacional usa a expressão “administração marítima” (*maritime administration*) e refere-se àqueles serviços com atribuições, e que exercem a autoridade do estado sobre os assuntos do mar; os órgãos com as correspondentes competências são as “autoridades marítimas”. Em cada estado, somam-se às distintas designações a diversidade de serviços e departamentos governamentais responsáveis pelos assuntos do mar, só por acaso análogos em estrutura e atribuições às dos demais estados, até quando têm igual designação – as guardas costeiras são disso o melhor exemplo.

Em Portugal, com o fim do Ministério da Marinha em 1974 foi desfeita a integração de conceitos e de nomenclatura; a maioria dos serviços e as respetivas atribuições civis, até então integradas neste ministério, foram retirados às autoridades marítimas e passaram a constituir a Administração Marítima. Ficaram na dependência do comandante da Armada e, após 1982, do ministro da Defesa Nacional, a polícia, o salvamento marítimo, o combate à poluição do mar, regimes de sanções administrativas e parte dos registos (todos civis, e também eram e são uma significativa fonte de receitas pessoais e dos serviços). Passou a haver autoridades marítimas fora da Direção-Geral da Autoridade Marítima e da Polícia Marítima. Como nos demais países, as expressões designam as atribuições dos órgãos e dos serviços, e também a política pública. Para simplificar, doravante, nesta tese, “Autoridade Marítima” (iniciais maiúsculas) designa a política pública; e a parte exercida pelos serviços dirigidos por oficiais da Armada em comissão temporária é referida por esses serviços.

Uma segunda nota é necessária a propósito de “Armada” e “Marinha”. Esta designava e designa todo o setor, com serviços civis e militares, que se projetam no mar e nas costas; “Armada” designava e designa a marinha de guerra, o exército ou ramo militar do mar. Usar “Marinha” para dizer “Armada”, como faz a lei em vigor, criada pelo Conselho da Revolução em 1982, é causa de confusão. Assim, doravante, nesta tese, o exército ou ramo militar do mar em Portugal designa-se “Armada” (como em Espanha); onde for necessário o rigor formal da lei, usa-se “Marinha”.

Uma terceira e última nota é dedicada ao termo “segurança”, que tem dois significados distintos: a segurança-safa (*securité, safety* ou *seguridad*), refere-se a proteção face a ameaças involuntárias; e a segurança-segura ou proteção (*surété, security* ou *protección*), relativa a proteção face a ameaças voluntárias (Heinegg, 1996: 149), apesar de “proteção” já se usar em “proteção civil” (segurança-safa). Se não há espaço para dúvida, usa-se “segurança”; havendo, acrescenta-se o qualificativo apropriado.

I.4 ESTRUTURA DA TESE

Após esta introdução, a I Parte dedica-se ao mapeamento do problema. O capítulo 2 identifica os grandes marcos institucionais e os traços que definiram esta política pública nos últimos dois séculos, destacando as influências externas a que terá sido sujeita. O capítulo 3 começa por caracterizar a 1ª Revisão Constitucional (1982), a reforma que constituiu o ponto de inflexão histórica da Autoridade Marítima, e depois caracteriza o modelo constitucional e legal da segurança em democracia. O capítulo 4 caracteriza a Autoridade Marítima de 1982 até 2019, destacando as reformas de 1984 (criação do Sistema da Autoridade Marítima), de 1995 (criação da Polícia Marítima) e de 2002 (criação da Autoridade Marítima Nacional), informativas sobre as condutas dos atores. O capítulo 5 caracteriza a envolvente externa e analisa modelos de outras democracias e as influências da Organização Marítima Internacional e da União Europeia sobre a Autoridade Marítima. O capítulo 6 estuda a militarização da Autoridade Marítima e identifica as disfunções jurídicas que conduzem às referidas desconformidades; esta identificação cabe no mapeamento, mas tem natureza comparativa, e dá o mote para a II Parte. O capítulo 7, analisa a relação entre a Autoridade Marítima e a Armada, ou mais rigorosamente, entre a Polícia Marítima e a Direção-Geral da Autoridade Marítima, e a Armada, e conclui que os argumentos a favor da militarização carecem de evidência empírica e não têm fundamento teórico. O capítulo 8 ensaia uma análise dos discursos dos atores relevantes, abrangendo o seu conteúdo e a sua consistência interna e com a Constituição e a lei; as suas posições sugerem que a maioria dos atores políticos não

tem discurso próprio na matéria, e pouco mais fazem do que eco da Armada. O capítulo 9 faz uma análise teórica, para aumentar a compreensão desta política pública e ensaiar previsões substantivas e relevantes. Na III Parte, final, o capítulo 10 começa por resumir os factos mais importantes; seguem-se as conclusões da investigação; e propõem-se futuras linhas de investigação, abertas e não aprofundadas nesta tese. O capítulo 11 tem natureza prospetiva e normativa, com uma proposta de formulação de uma nova política pública de Autoridade Marítima, conforme com a Constituição.

Em 12 anexos, junta-se informação acumulada ao longo desta investigação doutoral que não foi publicada, pelo menos nesta forma revista, e que fundamentou a análise, as conclusões e as recomendações. Serão acessórias para compreender o raciocínio e a tese; mas fazem parte da sua infraestrutura e, por isso, são dela parte integrante.

PRIMEIRA PARTE – MAPEAMENTO do PROBLEMA

II. PASSADO INSTITUCIONAL DA AUTORIDADE MARÍTIMA (C.1800 A 1982)

Que nos diz o passado sobre esta política pública? Que factos e normas mais a marcaram? Que tendências se revelam? Como é que o passado influencia o presente? Este capítulo visa responder a estas questões, com uma abordagem neoinstitucionalista histórica.

Sublinha-se a escassez de estudos académicos sobre a Autoridade Marítima, em especial de História, embora haja vasta literatura sobre a Armada, que exerce a Autoridade Marítima. A diferença de objeto da Armada e da Autoridade Marítima diferencia as metodologias e estas explicam aquela escassez. A História da Armada centra-se nas operações (batalhas navais), nos meios (navios) e nas pessoas (heróis); a orgânica é secundária (Oliveira, 1936; Ministério da Marinha, 1962: 5-40; Telo, 1999; J.Freire, 2003, 2010, 2016; Silva, 2012a; Germond, 2015: 78; Lauret, 2015; Silva, 2017). A Autoridade Marítima centra-se nas instituições e na orgânica (normas, serviços e repartição de atribuições e competências) e depois na aplicação da lei às atividades, locais e gentes; é a história da lei e dos serviços (vertente institucional) e de como a lei é aplicada inúmeras vezes, todos os dias ao longo de anos (vertente material); e numa fase posterior, mas ainda na análise de políticas públicas, é o estudo das dinâmicas dos interesses e dos atores que sentem, refletem, analisam, debatem, pressionam, agendam, formulam, concretizam, avaliam e reformulam a lei e a sua aplicação.

A investigação teve de começar por um mapeamento histórico e atual, já largamente publicado (Paulo, 2016a, 2017b, 2018d, 2018e), que este capítulo revê, atualiza e resume. No anexo A, consta uma lista de diplomas administrativos e legais referidos ou estudados, e no anexo B, a evolução da organização territorial – ambos revisões de Paulo (2018e: 389-442).

II.1 CRIAÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA

O primeiro departamento governamental dedicado especificamente aos assuntos da Marinha foi a Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos criada por alvará de 28-Jul-1736. A decisão não foi original: já desde a *ordonnance de la marine* de Colbert (1681), em França, e o *real decreto* de 04-Dez-1714, em Espanha, que estes Estados tinham um departamento governamental equivalente.

Enquanto política pública, a Autoridade Marítima foi criada durante a fase inicial do liberalismo, pelo Regulamento para a Polícia dos Portos (RPP), adotado pelo decreto de 30-Ago-1839; ficou logo marcada pelo capitão de porto, o órgão administrativo local, e nuclear.

O capitão de porto foi provavelmente inspirado no italiano e no espanhol. “Capitão” vem da palavra latina “*caput*”, que evoluiu para “*capo*” no italiano, e que significam cabeça,

chefe, líder, tanto militar como civil (Lewis, 1891: 110). “*Caput*” terá evoluído para “*katepano*” em Bizâncio, e para “*capitaneus*” e “*capitano*” na Itália medieval. O primeiro capitão de porto (do qual derivou a capitania) terá existido na (hoje) Itália: *capitanei portuum Sardiniae* referido na *Breve Pisani Communis* de 1287; *capo di porto* em Amalfi em 1367; *chapitanio di porto* em documentos de Ancona de 1397; *capitano di porto* em Villafranca (perto de Nizza) em 1531; e outros nos séculos seguintes nas costas do centro e do norte da Itália; no sul a mais usada era “*maestro portuali*” (semelhante a “*harbour master*”). Com as invasões francesas, no início do século XIX, estabilizou na Sardenha (que não foi invadida) e em *capitano di porto*, autoridade com natureza militar e de gestão portuária. A designação manteve-se após a *Restaurazione*, mas o *capitano di porto* tornou-se uma autoridade marítima civil, com funções de polícia (portuária, marítima e aduaneira), gestão portuária e controlo sanitário; a expressão tornou-se definitiva com a Unificação (1861) (Evangelista, 2008: 35-88). É provável, pois, que o Reino da Sardenha e o Ducado de Sabóia (Génova) sejam a origem da expressão e do órgão “capitão de porto”, adotado em Portugal em 1839 e nos EUA em 1917. A inspiração direta terá sido espanhola: as *Ordenanzas generales de la Armada Naval*¹ de 1793 institucionalizaram o *capitán de puerto* em cada porto comercial.

A primeira referência que se conhece consta da carta de lei de 26-Out-1796, que reorganizou a “Marinha Real”² (Fonseca, 1990). Os primeiros capitães de porto foram nomeados por D.João Príncipe Regente: em 17-Dez-1808, em Faro; em 22-Dez-1808, em Olhão; e em 11-Jun-1811, em Setúbal (ANTT, 1808a, 1808b; Fonseca, 1977a, 1989). Mas só tinham natureza honorífica. Até 1839, havia diversos títulos e órgãos, como comandante dos registos e guarda-mor, para as funções que vieram a ser atribuídas na lei ao capitão de porto. O decreto de 05-Ago-1824 pôs em vigor o “Regulamento para o Serviço da Pilotagem da Barra da Cidade de Lisboa”, e referiu o capitão do porto de Lisboa, atribuindo-lhe poder de direção sobre os pilotos; o decreto de 20-Out-1831 teve idêntico conteúdo em relação a Setúbal; e o decreto de 12-Mai-1841, relativo ao Porto, já com o RPP em vigor, referiu o intendente de Marinha (do Porto) e não o capitão de porto (Paulo, 2018e: 14-24). O intervalo entre a criação em Portugal e em Espanha, a par da subalternização às *autoridades de Marina*,

¹ “Históricamente se denominaba «ordenanzas» a un conjunto de normas que sistematizaban el régimen de los militares en sus variados aspectos”, segundo explica o informativo preâmbulo do real decreto 96/2009.

² Desde 1796, houve numerosas referências a “capitão de porto” ou órgãos equivalentes, ainda que com nomes distintos, em diplomas legais avulsos ou extravagantes; mas as atribuições e competências não tinham sido antes codificadas na lei, pelo que faltava coerência normativa e funcional a esses órgãos e títulos (Paulo, 2018e: 14-24).

sugerem que se absorveu o modelo espanhol, mas adaptou-se às condições portuguesas.

Terá sido na portaria de 28-Abr-1840, da Rainha D.Maria II, que advertiu as câmaras municipais que “[...] não devem ingerir-se nas atribuições das Autoridades marítimas [...]”, que esta expressão foi usada na lei pela primeira vez para designar os órgãos com atribuições e competências para exercer a autoridade do Estado português sobre os assuntos do mar (patrões-mor, intendentos da Marinha, delegados dos intendentos da Marinha nos portos, cabos de mar, guardas de lastro, chefes de divisão marítima e de departamento marítimo, capitães dos portos e outros). Vulgarizou-se com aquele sentido, mas o número de órgãos e designações reduziu-se: chefe de departamento marítimo (CDM), capitão de porto, delegado marítimo e patrão-mor (Paulo, 2018e: 9-65).

A decisão de atribuir à Armada a direção e a execução da Autoridade Marítima deveu-se à forte ligação das Forças Armadas (FA) à segurança interna: as polícias tinham natureza militar até 1867, fossem gendarmarias³ ou não; mesmo depois, a segurança pública fora dos principais centros urbanos era em geral executada pelo Exército (em apoio das autoridades civis); e o recrutamento do pessoal, sobretudo dirigente, fazia-se entre militares. Por outro lado, a defesa marítima (função da Armada) foi essencial durante séculos, devido ao assédio das costas portuguesas por piratas magrebins e corsários; era indispensável para o soberano e para o reino garantir que não se perdiam bens no trajeto, nem nos portos, pois os proveitos da sua venda e os direitos aduaneiros constituíam a principal fonte de receitas públicas, e de sustento da corte e do soberano até tarde no século XIX. Durante décadas, o soberano entendeu que a polícia dos portos, a gestão portuária e a defesa marítima unidas na Armada resolviam o problema. A ameaça de piratas quase se extinguiu em 1813 e a ameaça corsária tornou-se irrelevante em meados do século XIX; esgotou-se assim a defesa marítima, como motivo para as autoridades marítimas terem de ser oficiais da Armada (Paulo, 2018e: 214).

Os oficiais da Armada eram ainda os mais qualificados para exercer funções de gestão portuária e de polícia no meio marinho. É certo que a formação de base e de carreira dos oficiais da Armada era omissa sobre a Autoridade Marítima ou o fomento marítimo; mas a lei nunca admitiu (como regra) que os capitães dos portos, os intendentos da Marinha ou os CDM não fossem oficiais da Armada e, depois, da classe de marinha. Mas o pessoal das alfândegas, da marinha de comércio, das pescas, ou mesmo do Exército e das guardas tinha, em geral, ainda menos qualificações e experiência necessárias para exercerem a autoridade marítima.

³ Uma força de segurança com organização militar e atribuições na ordem e segurança públicas em todo o território nacional (Dieu, 2007). Para uma história da origem da *gendarmarie*, ver Luc (2005) e o anexo G.

Todavia, na prática, os capitães dos portos dependiam muito dos escrivães, os quais passavam décadas nos cargos e conheciam melhor as comunidades locais (residiam nelas) e a atividade administrativa; por isso, os marítimos e a lei referem-se mais ao serviço (capitania) do que ao órgão (capitão de porto). O aumento de pessoal formado nos setores ligados ao mar no século XX, esvaziou a superioridade genérica dos oficiais da Armada (Paulo, 2018e: 214).

Desde 1839, o capitão de porto tem sido um elo decisivo na ligação do centro às comunidades marítimas periféricas, e na direção central das políticas sobre as zonas costeiras. Apesar de inspirado nos modelos espanhol e italiano, o capitão de porto foi e é um órgão administrativo único; há mais órgãos da Administração Pública (AP) com competências no âmbito regional e local muito amplas; mas no capitão de porto a diversidade de atribuições acrescenta-se à vastidão de competências (Amaral, 2019).

Tal como os serviços aduaneiros e outros, os serviços da Autoridade Marítima e o seu pessoal sempre usufruíram de emolumentos ou gratificações, cujo montante crescia com o tempo de comissão, sendo frequente a atualização legal dos valores. Alguns cortes ocasionais, depressa foram repostos.

Sendo cargos atraentes pelos benefícios oferecidos, sem critérios e regras de seleção definidos na lei (só a duração das comissões esteve algumas vezes prevista na lei), sem que o pessoal tivesse de ter formação prévia em Autoridade Marítima, e com a duração das comissões totalmente dependente da decisão dos dirigentes da Armada, o modelo prestava-se a que os capitães dos portos dependessem do Governo ou daqueles dirigentes (a menos que abdicassem de ambições de carreira). Esse facto não foi indiferente à opção de atribuir aos capitães dos portos a presidência das Casas dos Pescadores, a única corporação em que este órgão não era eleito. A passividade com que essa decisão do Estado Novo foi aceite indicia que os benefícios (em prestígio, poder e materiais) eram relevantes e apreciados pelos oficiais da Armada (Paulo, 2018e: 215).

II.2 MARCOS DO PASSADO DA POLÍTICA PÚBLICA DE AUTORIDADE MARÍTIMA

O modelo institucional de Autoridade Marítima raramente foi afetado por mudanças políticas: a instabilidade liberal, a Regeneração, a Implantação da República, a I Guerra Mundial e o Estado Novo só trouxeram pequenas mudanças; outras ocorreram sem haver mudanças políticas de relevo. Só houve mudanças profundas em três momentos: em 1921, consolidada em 1924, foi a divisão de atribuições da Marinha Militar entre o ramo marítimo (fomento marítimo e Autoridade Marítima) e o ramo naval (Armada), ambas dirigidas por oficiais da Armada; após o golpe militar de 25-Abr-1974 foi criada a Administração Marítima

por cisão da Direção-Geral dos Serviços do Fomento Marítimo (DGSFM); e a revisão da CRP em 1982 reduziu as atribuições dos exércitos (ramos militares; *the military*) à defesa militar da República contra ameaças externas (Paulo, 2018e: 215).

A resiliência do modelo de Autoridade Marítima e da sua macroestrutura ofusca os percursos das subpolíticas que a integram. As atividades económicas (marinha de comércio, pilotos, portos, recreio e pescas) deixaram o Ministério da Marinha (duas vezes e nos anos 1960s em definitivo); e as atividades regulatórias daqueles setores (como registos e regulação dos marítimos) também deixaram em parte a DGSFM em 1974. O *SAR* e a hidrografia, com natureza civil e vital para a economia, migraram para a Armada. A farolagem, transferida do Ministério das Obras Públicas temporariamente em 1868 e em definitivo em 1892, e a polícia de proteção ambiental, estiveram sempre na DGM/DGSFM. Após a cisão de 1974, não foi clara a repartição de atribuições, porque alguma fiscalização e os registos ficaram na DGSFM. Destacam-se agora os mais importantes marcos e subpolíticas.

II.2.1 Da criação (1839) ao ramo marítimo da Marinha Militar (1924)

O RPP (1839) foi o primeiro diploma legal que definiu a orgânica e as funções das autoridades marítimas (Valdez, 1840: 60); e estabeleceu a divisão administrativa do mar e das costas continentais, dividindo-os em três divisões marítimas e estas em 13 capitánias (anexo B). Na substância, foi o primeiro “regulamento geral das capitánias” (Diogo e Januário, 2000: 118), pois ocupa-se de funções de polícia, do salvamento marítimo⁴, dos registos profissionais e patrimoniais, do despacho de saída do porto e da proteção ambiental⁵, ainda hoje atribuídas ao capitão de porto; e acrescentou as funções de gestão portuária. A orgânica que o RPP estabeleceu era autónoma e distinta do Código Administrativo (1836) (Manique, 1989: 184-185); mas evitou grandes desfasamentos entre os concelhos costeiros e as capitánias. Esta autonomia marcou e marca todo o setor. O RPP formalizou a articulação das autoridades marítimas com as alfandegárias das quais emergiram, no âmbito da fiscalização. A posição dominante da Armada ficou expressa logo no capítulo I: o capitão de porto era oficial da Armada, no seu quadro; dependia diretamente do major-general da Armada, e também

⁴ Estabeleceu que incumbe ao proprietário de navio socorrido as despesas tidas pelos serviços do Estado com o socorro (cap.I-art.40º, cap.I-art.62º e cap.II-art.25º), norma com largo alcance e que duraria décadas. E ainda que cabia ao capitão do porto (após as operações de salvamento) investigar o acidente (cap.II-art.12º).

⁵ Tornou ilícitos os despejos e operações de lastro (cap.III-art.16º e art.17º), determinou que as cargas e as descargas de materiais que possam afetar as águas e os fundos terão de se realizar em locais próprios (cap.III-art.18º) e estabeleceu que as violações destas normas serão punidas (cap.III-art.19º).

indiretamente através dos Comandantes de Divisão; e era “[...] sempre preferido o Navio de Guerra” (Paulo, 2018e: 25-30).

Já na Regeneração (iniciada em 1851), o decreto de 06-Set-1859 criou a Direção de Marinha, que englobou todos os setores e serviços da Marinha, e o órgão de Chefe do Estado Maior da Marinha, a “autoridade intermédia entre o Ministro e o Corpo da Armada, e pela qual serão transmitidas todas as ordens superiores, dimanadas da Secretaria da Marinha [...]”, cumprindo a supremacia civil. A reforma da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, densificada e posta em vigor pelo decreto de 29-Dez-1868, criou a “administração central da Marinha” e substituiu a Direção de Marinha pela Direção-Geral de Marinha (DGM), com duas repartições; a 1ª recebeu as atribuições relativas à Autoridade Marítima (intendências da Marinha e capitânicas dos portos), a concessão de passaportes marítimos, a navegação mercante e a sua polícia e legislação, e as pescarias marítimas. Iniciou-se então a separação entre as funções civis e as militares relativas ao mar, concluída em 1924.

Pela carta de lei de 27-Jul-1882, iniciou-se a reforma que substituiu o RPP e concentrou e coordenou as normas da Autoridade Marítima nos planos institucional e material, até então dispersas por muitos diplomas, por vezes vagas e contraditórias entre si. O decreto de 01-Ago-1884 concretizou a reforma, ao adotar o “Regulamento geral das capitânicas, serviço e polícia dos portos do reino e ilhas adjacentes”, que ficou conhecido por “Regulamento Geral das Capitânicas”⁶ (RGC-1884). Este alargou as atribuições e competências das autoridades marítimas à pesca, substituiu as divisões marítimas por departamentos marítimos (DM), atribuiu ao capitão de porto a presidência dos tribunais marítimos e comerciais, atribuiu poderes de polícia ao cabo de mar, definiu as competências e o recrutamento dos amanuenses ou escrivães⁷ e fixou os emolumentos (Paulo, 2018e: 30-40). O RGC-1884 absorveu em larga medida o Ato de Navegação, posto em vigor pelo decreto de 08-Jul-1863, que, nos seus considerandos, defendeu a liberdade dos mares e regulava o estatuto dos navios, o rol da matrícula e os papéis que é obrigatório ter a bordo (12 à data).

A carta de lei de 04-Jul-1864 pôs em vigor o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante (CPDMM-1864), de inspiração francesa, e criou um foro disciplinar e penal

⁶ Os RGC são verdadeiros “códigos administrativos do mar”, as peças nucleares do Direito Administrativo Especial do Mar, que não se autonomizou tão cedo como em França.

⁷ Em rigor, os “escrivães ou escripturários dos departamentos”, os “escreventes das capitânicas”, os “escrivães dos tribunais marítimos” e os “escrivães das vistorias” (art.58º do RGC-1884). O seu recrutamento era regulado pela carta de lei de 26-Jun-1883 e vieram a integrar o quadro de pessoal civil do Ministério da Marinha, criado ainda no século XIX.

específico dos marítimos, que os subordinou aos oficiais da Armada capitães dos portos ou intendentes da Marinha, no plano disciplinar, e no plano penal aos tribunais marítimos; e estavam subordinados ao foro militar pois o recurso das sentenças destes tribunais era apreciado pelo Supremo Tribunal Militar⁸. Os tribunais marítimos foram criados pelo Código Comercial de 1833, e foram regulados pelos vários RGC, pelo CPDMM-1864, pelo CPDMM-1943, pelo DL 49078 (criou a DGSFM) e pelo RGC-1972, e eram presididos pelo capitão do porto local (inicialmente, pelo intendente da Marinha).

Na sequência do ultimato britânico de 11-Jan-1890, o decreto nº5 de 10-Fev-1890 – um dos oito que traduziram a reação militarista de apoio nacional à Armada, o bastião da resistência à Inglaterra (Cerezales, 2015: 262) – fixou as bases da reforma concretizada na carta de lei de 01-Dez-1892 e densificada no decreto de 01-Dez-1892, que adotou novo “Regulamento geral das capitánias, serviço e polícia dos portos do reino e ilhas adjacentes” (RGC-1892), cujo preâmbulo refere pela primeira vez as poupanças que se extraem de ser a Armada a exercer a autoridade do Estado sobre os assuntos civis e militares do mar. Reformou o RGC-1884, mas manteve no essencial as atribuições e competências do capitão de porto e das demais autoridades marítimas; mas estabeleceu que os oficiais de Administração Naval (AN) reformados constituíam o universo de recrutamento prioritário dos escrivães das capitánias (art.27º); isto revela a importância do domínio do Direito e das funções, e a importância nuclear dos escrivães nas capitánias. O decreto de 14-Ago-1892 substituiu a DGM pelo Conselho do Almirantado⁹, um órgão colegial de direção e comando da Marinha criado por este decreto e presidido pelo ministro da Marinha; foi de novo extinto e recriada a DGM pelo decreto de 21-Dez-1897.

Embora a expressão “polícia marítima” tenha sido usada muitas vezes na lei, pelo menos desde 1803, só com a lei nº876 (1919) foi criado o Corpo de Polícia Marítima e só em Lisboa (Barreto, 1979: 213-214). Até então, a polícia administrativa nos portos e nalgumas praias estava atribuída ao capitão de porto. A PM teve uma orgânica descentralizada no início, parecida com as Guardas Municipais e a Polícia Civil, que dependiam de autoridades administrativas regionais ou locais; a PM era o “braço operacional” do capitão de porto. O

⁸ “Marítimos” é uma designação antiga que abrange todo o pessoal que opera no mar, cuja origem se desconhece, mas que surge, pelo menos, a partir do decreto de 29-Mar-1813. O termo só foi definido no DL 45968 (1969).

⁹ Criado por decreto de 25-Abr-1795 e cujo primeiro regimento foi aprovado e posto em vigor pelo alvará de 26-Out-1796. Foi extinto pela carta de lei de 25-Out-1822, já com a primeira constituição em vigor.

decreto nº6273 (1919) previu logo a criação de corpos de polícia marítima em Leixões e no Porto, com atribuições de investigação criminal. A dependência da Armada efetivou-se nos comandos por oficiais da Armada, no recrutamento dos cabos de mar (entre praças da Armada) e no estatuto do pessoal, sujeito ao “Regulamento Disciplinar da Armada” e ao “Código de Justiça da Armada”. Estavam integrados na Armada, sem se lhe reconhecer individualidade no Estado Novo, como a Directiva para a Segurança Interna nº1/69 revelou: não mencionou a PM, mas referiu a Polícia de Viação e Trânsito e o Corpo de Guardas Florestais (Contreiras, 2018: 689-707).

Em reversão das reformas de Sidónio Pais, o decreto nº7036 (1920) determinou que a marinha mercante era partilhada com o Ministério do Comércio e Comunicações; e poucos dias após a “noite sangrenta” (1921), foi adotada nova reforma da Marinha, “bizarra” (Telo, 1999: 319), pelo decreto nº7842 (1921), que criou o Estado-Maior da Armada (EMA), dirigido pelo Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA); extinguiu a DGM e substituiu-a pela Intendência de Marinha, que dirigia o Arquivo Geral da Marinha, a Autoridade Marítima (incluindo a PM, criada em 1919), os socorros a náufragos, os faróis, as pescarias e a hidrografia. Criou-se então a Marinha Militar, dividida em Armada ou ramo naval (militar) e ramo marítimo (civil), demarcando-se as capitánias e o fomento marítimo da Armada. É de referir a “noite sangrenta” de 19-Out-1921 (Pereira, 1924; Costa, 1932: 320-367; Santos, 1999: 226-230; J.Freire, 2010: 63-64; Cerezales, 2011: 252-253), marcada pela passividade dos comandos da Armada perante a violência praticada por marinheiros contra o chefe do Governo e diversos oficiais da Armada, acusados por aqueles de terem traído a Armada¹⁰ (Costa, 1932: 347-364), e por não se ter apurado quem na Armada ordenou ou dirigiu a bem organizada ação e o uso do Arsenal¹¹ (Carrilho, 1985: 258-259); ao contrário do que será a cultura naval, houve marinheiros a matar camaradas de armas¹². Mesmo para a I República, um período de violenta conflitualidade (Cerezales, 2015: 157-159), a “noite sangrenta” foi singular; mas é um episódio pouco conhecido e pouco estudado, e persiste a dúvida sobre se

¹⁰ Poderiam referir-se à revolta contra a ditadura de Pimenta de Castro (Martins, 2009: 267).

¹¹ Realça-se que dois dos oficiais da Armada assassinados, Machado Santos e Carlos da Maia eram heróis de 1910, e que os crimes foram cometidos por militares da Armada e da GNR, usando a “camionette-fantasma”, no âmbito de uma revolução dirigida pelo coronel Manuel Maria Coelho (personalidade destacada da revolta de 1891) e pelo capitão-de-fragata Procópio de Freitas (Pereira, 1924; Costa, 1932: 311-367).

¹² Alega-se que os marinheiros não “derramam sangue de camaradas” e “Aqui não se mata ninguém!” (J.Freire, 2003: 171; no mesmo sentido, Pereira, 1924: 136). O chefe do Governo, António Granjo, não era militar e estava demissionário.

foi um caso espúrio ou a revelação de uma face pouco conhecida da Armada.

A reforma de 1921 foi consolidada pelo decreto nº9663 (1924), regulado pelo decreto nº9720 (1924), do ministro Pereira da Silva que assumiu explicitamente a divisão da Marinha Militar¹³ no ramo naval (Armada) e no ramo marítimo, ambos sob a tutela, supervisão e direção do ministro da Marinha, que as exercia também sobre as marinhas de comércio, de pesca e de recreio (Ministério da Marinha, 1966: 63-64). A DGM foi dividida em direções de serviços: a Direção da Marinha Mercante (retornada ao Ministério da Marinha), com as atribuições da Autoridade Marítima; a Direção das Pescarias; a Direção da Hidrografia, Navegação e Meteorologia Náutica; a Direção de Faróis (DF) (Aguilar et al, 2005); e a Direção das Construções Civas. Do DGM dependia também o Instituto de Socorros a Náufragos (ISN), criado em 1892 como organização privada sem fins lucrativos com apoio real (Azevedo, 1985; Gomes e Fialho, 1992).

O decreto-lei nº33252 (1943) adotou o CPDMM-1943, revogou o CPDMM-1864 e manteve o foro especial dos marítimos e a sua subordinação a oficiais da Armada; atribuiu à PM a competência para investigar os delitos marítimos (Paulo, 2017b: 169-173).

A organização territorial da Autoridade Marítima esteve articulada com o recrutamento marítimo até este passar a integrar o recrutamento militar geral; por isso, alterações naquele recrutamento vieram por vezes alterar aquela organização, fixada nos RGC e em legislação avulsa específica (anexo B).

II.2.2 Do ramo marítimo (1924) ao fim do Ministério da Marinha (1974)

A Constituição de 1933 estabeleceu o Estado Novo e o regime corporativo, e manteve os dois ramos da Marinha Militar (Armada e ramo marítimo) que vinham de 1924. Numa reforma estrutural, o Governo atribuiu pela lei nº1953 (1937) ao capitão de porto ou ao delegado marítimo a presidência das Casas dos Pescadores¹⁴ locais (Base VI), sem que os visados contestassem (Garrido, 2010: 211). Este é o aspeto mais notável da ligação entre o regime corporativo, a Armada e a Autoridade Marítima (Lucena, 1976: 262). Os capitães dos

¹³ Expressão já usada na lei pelo menos desde a carta de lei de 18-Jul-1889, a qual definiu os quadros dos oficiais da Armada.

¹⁴ Organismos corporativos primários, com funções de cooperação social e semelhantes às Casas do Povo, que reuniam os assalariados (que não tinham sindicatos) e os patrões (que podiam associar-se em grêmios) do setor das pescas (Lucena, 1976: 214 e 260). “[...] os únicos [organismos corporativos do trabalho] cujas direcções não podiam ser eleitas pela base.” (Garrido, 2010: 207). De notar que nos demais organismos corporativos, como as Casas do Povo e os sindicatos nacionais, as direcções eram eleitas e tinham assembleias gerais (Garrido, 2010: 209).

portos tiveram um papel nuclear no regime corporativo, ao exercerem um “controle paternal” dos pescadores¹⁵, a partir daquelas Casas; e o setor das pescas marítimas era dirigido por um oficial da Armada, Henrique Tenreiro (Garrido, 2009: 178-180 e 237). No entanto, o tipo de controlo era mais profundo do que uma “autoridade paternal” aplicaria:

“Afinal, não se tratava apenas de uma autoridade marítima, mas de um agente da ‘política social’ do Estado de quem se esperava que quisesse e soubesse manter a ordem e prevenir a desordem. [...] Além disso, contentava-se a Marinha, que, [...] sempre se esforçara por manter e reforçar os seus poderes nos domínios da fiscalização, da autoridade e do fomento marítimos.” (Garrido, 2010: 209, 211)

A separação entre as funções civis e militares no Ministério da Marinha, foi confirmada pela lei nº1921 (1935), que recriou o Conselho Superior da Armada, como órgão de conselho do ministro da Marinha, no qual o DGM não estava incluído.

O decreto-lei nº49078 (1969) reformou a DGM; manteve as atribuições da DGM que vinham de 1924, mas passou a designar-se DGSMF. Apesar do nome, foi atribuída ao Ministério da Economia a exploração económica das atividades que integravam as suas atribuições e do Ministério da Marinha. No mesmo âmbito, o decreto nº49052 (1969) criou a medalha naval de Vasco da Gama, ministerial, concedida a nacionais ou estrangeiros que tenham beneficiado “a eficiência, desenvolvimento ou prestígio das marinhas de Portugal.” O diploma nunca foi alterado e está em vigor.

Com dezenas de alterações, o RGC-1892 foi substituído pelo RGC-1972, adotado pelo decreto-lei nº265/72 (31-Jul), o primeiro sem uma lei habilitante; muito amputado por outros diplomas legais, mas ainda está em vigor. Definiu conceitos, como jurisdição marítima, e atualizou outros assim como normas, mas não alterou o essencial do perfil de atribuições e competências das autoridades marítimas.

II.2.3 Da criação da Administração Marítima (1974) à 1ª Revisão da Constituição (1982)

O golpe de estado militar de 25-Abr-1974 pôs fim ao Estado Novo e iniciou uma mudança de regime, a qual passou por extinguir o Ministério do Exército, o Ministério da Marinha e a Secretaria de Estado da Aeronáutica¹⁶, na formação do I Governo Provisório¹⁷.

¹⁵ Expressão empregue na apresentação da proposta de lei (ANac, 1937a: 152-D) e sobretudo por um dos defensores desta opção, o oficial da Armada Álvaro Freitas Morna, deputado, no debate parlamentar da proposta de lei 120/I de 1937, que viria a ser a lei 1953 (ANac, 1937b: 243).

¹⁶ A extinção dos ministérios militares não estava prevista no Programa do Movimento das Forças Armadas (MFA), lido pelo General António de Spínola, na madrugada de 26-Abr-1974 na RTP (JSN, 1974), nem no

Esta mudança é significativa dada a secular tradição de reunir em um só ministério todos os setores ligados ao mar¹⁸, nas últimas décadas dirigido por um oficial da Armada, com vasto poder em todo o setor. E também, porque os militares do Movimento das Forças Armadas (MFA) detinham à data todo o poder (Serra, 1975: 96 e 118); como se explica que tenham abdicado de instrumentos de poder que detinham até então?

É difícil discordar de Freire, que considerou a “apressada reorganização de 1974” difícil de perceber (J.Freire, 2017a):

“[...] é aqui – com decisões tomadas por órgãos do ‘poder revolucionário transitório’ nunca justificadas publicamente mas que vão no sentido de à Marinha caber apenas a componente militar – que a instituição perde o seu Ministério, e com ele também a tutela da marinha mercante e das pescas [...]” (Freire, 2016: 341)

Não satisfaz a explicação mais simples, que aponta para a necessidade de uma rutura material e simbólica com o Estado Novo; isso revelaria desinteresse (ou ingenuidade) pela perda de poder que a redução de dimensão organizacional implicaria para os militares das FA. O preâmbulo do decreto-lei nº300/84 constata os factos: “[...] a separação institucional das Forças Armadas relativamente ao Governo, determinaram, entre outros, que os assuntos de marinha mercante e das pescas passassem a ser tratados por departamentos governamentais criados para o efeito, [...]”

Um dos membros do MFA adianta um pouco mais:

“Protocolo do Movimento das Forças Armadas”, anexo ao Programa, que lhes aludem em vários pontos (Santiago, 2012: 247-249; Contreiras, 2018a: 25-26; 2018b: 663-669):

- “16. Os Ministros do Exército, Marinha e Força Aérea, poderão ser personalidades civis ou militares.”
- “27. [...] – As Regiões Militares, os Comandos Territoriais Independentes, Comandos Navais e Regiões Aéreas, deixarão assim de estar subordinados aos Ministros do Exército, da Marinha e da Força Aérea. [...]”
- “29. Os Ministros do Exército, Marinha e Aeronáutica, serão os responsáveis pela obtenção dos meios humanos e materiais ao cumprimento das missões da Marinha, Exército e Força Aérea e, pela administração e manutenção daqueles meios. Para o cumprimento das suas missões, todas as organizações actuais administrativo-logísticas ficar-lhe-ão subordinadas.”
- “32. [...] Os Ministros de cada um dos três ramos das FA passarão a ter unicamente autoridade administrativa.”
- “33. Os pareceres do Supremo Tribunal Militar deixarão de carecer de homologação dos Ministros do Exército, Marinha e Aeronáutica.” Esta e outras situações revelam que não foi muito preparado “o dia seguinte”, o que foi confirmado por um dos principais “capitães de Abril” (Lourenço, 2018).

¹⁷ A lei nº3/74, densificada na lei nº4/74, definiu duas estruturas (civil e militar) paralelas que convergiam no PR. A criação de um Governo Provisório Civil estava prevista no Programa do MFA e no Protocolo.

¹⁸ Modelo usado em França, em Itália e em Espanha, e que se manteve nesta até ao fim da ditadura franquista (Serra, 2010: 92).

“[...] definiu-se que desapareceriam os ministros do Exército, Marinha e secretário de Estado da Força Aérea e que as suas competências passariam, com excepção das de natureza exclusivamente civil, para os Chefes de Estado-Maior. As de natureza civil seriam atribuídas a um ministro da Defesa que fazia parte do Governo Provisório. Procurava-se [...] evitar a instrumentalização das Forças Armadas pelo poder político civil [...]. [...] era uma solução perigosa, pois, criando-se uma situação de independência e supremacia do poder militar, [...], facilmente se poderia vir a desembocar num outro tipo de ditadura, esta com certeza de cariz militar.” (Charais, 2013: 38-39)

Estes contributos pouco dizem da mudança, porque várias funções sem natureza militar, como os registos profissionais e patrimoniais, continuaram integrados na Armada e sob a direcção do CEMA; mas revelam que o fim de separar as funções civis e militares atravessou dois regimes. Mais persuasiva é a explicação oferecida por outro ator principal à data, de que se destaca o trecho seguinte:

“[...] sem os militares não teria havido um golpe de Estado vitorioso; sem os civis, de diferentes partidos, não haveria competência técnica para governar o País, nem reconhecimento internacional” (Amaral, 2018: anexo C.3.7¹⁹)

Os ministérios privativos dos exércitos foram extintos, mas manteve-se o Ministério da Defesa Nacional (MDN) até 1982 para fazer a ligação do Governo aos exércitos, os quais eram dirigidos pelo Conselho da Revolução e pelos respectivos Chefes de Estado-Maior (CEM). À autonomia material de que já gozavam somou-se a autonomia formal da revolução (Cervelló, 1993: 191-192; 1996: 243).

Entretanto, o decreto-lei nº203/74, que definiu a orgânica e o programa do I Governo Provisório, criou a Secretaria de Estado da Marinha Mercante (SEMM), no Ministério do Equipamento Social e do Ambiente, e a Subsecretaria de Estado das Pescas, no Ministério da Coordenação Económica; passou a Secretaria de Estado das Pescas pelo decreto-lei nº240/74²⁰. Pelo decreto-lei nº256/74, a SEMM herdou vários serviços e atribuições civis do Ministério da Marinha²¹ (DGSMF); o CEMA passou a dirigir os serviços da Autoridade Marítima, mas as “[...] capitânias de portos e suas delegações marítimas manterão as funções de fiscalização da segurança da navegação, agora atribuídas à Secretaria de Estado da Marinha Mercante, actuando como seus órgãos” (art.6º) externos. O decreto-lei nº587/74 definiu a orgânica da SEMM; compreendia a Direcção-Geral da Marinha de Comércio, a Direcção-Geral do Pessoal do Mar, a Direcção-Geral dos Estudos Náuticos e a Inspeção-Geral

¹⁹ No anexo C, indicam-se os entrevistados e as respostas escritas por alguns deles dadas.

²⁰ A pretensão de Henrique Tenreiro, de criar um departamento governamental dedicado às pescas, acabou por ser concretizada após o golpe militar de 25-Abr-1974, no I Governo Provisório e não durante o Estado Novo.

²¹ Mas não todos: os registos profissionais e de navios, e o Aquário Vasco da Gama ficaram na estrutura militar.

de Navios; a portaria nº873/74 (31-Dez) densificou a orgânica da SEMM. Com a cisão operada em 1974 passaram a definir-se duas políticas:

- A “Administração Marítima”, integrada nos ministérios da economia, do mar, dos transportes ou do planeamento, com atribuições na regulação das matérias de natureza administrativo-burocrática, técnica, económica e cultural relativa ao mar. Foi reforçada na proposta de lei da Navegação comercial marítima de 2009, caducada com o fim dessa legislatura (2009).
- A “Autoridade Marítima”, sob a direção do MDN, com atribuições nos registos, na segurança interna, na proteção ambiental, na proteção civil e na administração da justiça.

O decreto-lei nº464/74 reformou a Marinha para uma menor dimensão e determinou que passava a ser chefiada pelo CEMA, passando a incluir, entre outros, a “Armada nacional” e a DGSM. Além da habitual defesa da integridade territorial, as FA mantiveram as atribuições sobre ordem e segurança públicas, e a consequente definição de “inimigo interno”, sem cortar com a prática antiga, mantida no Estado Novo²². Por isso, o decreto-lei nº310/74 do Conselho de Chefes de Estado-Maior (CCEM) criou o Comando Operacional do Continente²³ (COPCON), uma nova unidade militar, para intervenções policiais mais musculadas e para defender o poder instituído pelo golpe militar. O decreto-lei nº717/76 do Conselho da Revolução, sobre a organização dos comandos da Armada estabeleceu que competia aos comandos navais, entre outras, a “fiscalização, no seu âmbito, das águas de jurisdição portuguesa” e em casos de exceção (não-definidos) a “Cooperação com outras forças na manutenção da ordem interna.” O DL 717/76 revogou o decreto-lei nº47815²⁴ (1967), mas manteve a acumulação de funções, estabelecida por este pela primeira vez, dos comandantes militares regionais²⁵ com os CDM²⁶, e dos comandantes de defesa marítima dos portos com os

²² A expressão “inimigo interno” foi usada, por exemplo, no Plano Provisório de Segurança Interna, que densificou a Directiva para a Segurança Interna nº1/69, a qual usou apenas “inimigo” embora com o mesmo sentido, e que ativou o Comando-Geral de Segurança Interna, previsto na Base XXI da lei nº2084 (Contreiras, 2018: 33-43 e 689-730).

²³ Foi integrado no EMGFA dois dias depois do golpe militar fracassado de 25-Nov-1975, mas não se conhece qualquer diploma legal (lei ou decreto-lei) que o tenha alterado ou expressamente extinto.

²⁴ Revogou o decreto-lei nº41987 (1958), que admitiu que os comandos militares podiam usar os recursos atribuídos ao ramo marítimo, mas não previu a acumulação de funções.

²⁵ Eram “comandantes navais” no DL 41987 e “comandantes de zona marítima” (CZM) a partir do DL 47815.

²⁶ Nesta data, só existia o Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões (art.2º do DL 38119); por

correspondentes capitães dos portos, exceto em Lisboa. O decreto-lei nº239/75 autorizou o CEMA a abolir, por portaria, caso a caso, essa acumulação com vista à sua futura separação; mas esta nunca ocorreu. A intervenção na ordem interna foi uma das missões da Marinha definidas em despacho do CEMA (12-Abr-1976), a par da Autoridade Marítima. Usando uma base legal do decreto-lei nº519/77, que criou os DM dos Açores e da Madeira, o despacho do CEMA nº58/81 alargou as atribuições dos CDM em relação às definidas no Despacho do Ministro da Marinha 64 (1969), que revogou, tornando mais destacadas as funções policiais dos oficiais que eram autoridades marítimas. Por fim, o despacho do CEMA nº02/82 definiu as “Missões e Tarefas da Marinha”, que incluíam a “participação com forças de intervenção, uma vez esgotados os meios das Forças de Segurança”, além da segurança marítima, a busca e o salvamento marítimo (*search and rescue, SAR*), o fomento marítimo e as capitánias.

Envolvendo a PM, o Conselho da Revolução aprovou e pôs em vigor o decreto-lei nº190/75, que militarizou o pessoal, pela sua subordinação ao regime de disciplina militar. O decreto-lei nº282/76 revogou e substituiu o DL 190/75 e criou o Quadro do Pessoal Militarizado da Marinha (QPMM); mas manteve os estatutos militarizados deste pessoal e a subordinação à disciplina e à justiça militares.

Com a Constituição da República Portuguesa (CRP) em vigor desde 25-Abr-1976 (CRP-1976), o parecer da Comissão Constitucional nº7/82 (02-Fev), aprovado pela Resolução do Conselho da Revolução nº34/82 (10-Fev), notou que “os tribunais marítimos deixaram de funcionar na prática, presumivelmente porque as autoridades da Armada entenderam que a competência criminal daqueles tribunais estava extinta por força do disposto no nº3 do art.213º da Constituição. Aguardava-se, assim, a publicação de nova legislação sobre organização judiciária.” Ela concretizou-se na lei nº35/86, que instituiu os tribunais marítimos de 1ª instância; e os tribunais marítimos não funcionaram até então.

Por fim, o decreto-lei nº20/82, adotado quando a 1ª Revisão Constitucional estava a ser formulada e o Conselho da Revolução ia ser extinto, reorganizou as FA e substituiu “Armada” por “Marinha”; pese embora a separação entre o ramo naval e o ramo marítimo, “Marinha” tinha-se interiorizado durante o Estado Novo.

II.3 FISCALIZAÇÃO MARÍTIMA

A PM tem sido, desde a origem, só polícia das praias e dos portos; no mar, as funções

isso, só com este ocorreu acumulação de cargos, que se alargou aos demais, recriados a par da criação da DGSFM (1969).

de polícia chamavam-se de fiscalização da costa ou fiscalização marítima. As esquadras de patrulha da costa eram um dos meios pelos quais as armadas defendiam os respetivos estados. As ameaças de piratas e corsários às costas portuguesas eram uma boa razão para também Portugal ter navios de guerra a patrulhar as suas costas (Guerreiro, 1996: 308-311; Telo, 1999: 34-35). A redução dessas ameaças não extinguiu a necessidade da patrulha e fiscalização das costas; mas a natureza da missão mudou: passou a ser de fiscalização das pescas, controlo sanitário e repressão do contrabando – missões policiais, sem fins militares. A esquadilha de fiscalização da costa, dependente da Secretaria de Estado da Marinha, que desde o decreto de 25-Fev-1831 tinha a atribuição das pescas, foi transferida pelo decreto de 03-Out-1837 para a Secretaria de Estado da Fazenda (Santos, 1985: 57-58). Pelo decreto de 23-Out-1883 passou para as alfândegas. Até 1892, os navios das alfândegas que faziam a fiscalização marítima não eram militares, mas eram operados por militares da Armada atribuídos ao ministério da Fazenda: as “canhoneiras da Alfândega” ou só “canhoneiras”²⁷, e só faziam fiscalização no mar territorial, cuja largura variava, nesta data, entre 3 milhas (1805) e duas léguas (1842) de distância à costa.

O decreto de 23-Out-1883 adotou o primeiro regulamento da fiscalização marítima, que manteve pessoal da Armada a guarnecer os navios da esquadilha da fiscalização da costa, por requisição do diretor-geral das Alfândegas. Com a criação da Guarda Fiscal (GF) pelo decreto de 17-Set-1885, e a sua primeira reforma pelo decreto de 09-Set-1886, a fiscalização marítima passou das alfândegas para a GF, continuando o pessoal da Armada a ser requisitado pelo Ministério da Fazenda ao Ministério da Marinha. O decreto de 24-Fev-1887 criou a secção marítima da GF, chefiada por um 1º tenente. Com a reforma da Marinha adotada pelo decreto de 14-Ago-1892 a Esquadilha da Fiscalização Marítima e Aduaneira foi transferida da Fazenda para a Marinha; os navios foram militarizados, embora atuando segundo os requisitos das autoridades aduaneiras, sanitárias e das pescas.

O decreto nº4 de 27-Set-1894 confirmou a transferência dos navios da fiscalização para a Armada; e criou uma flotilha para a “fiscalização dos portos, rios, enseadas e ancoradouros”, a operar sob a direção superior da administração geral das alfândegas e só por pessoal da GF.

A reforma da Marinha de 1935, adotada pelo decreto nº26148 estabeleceu que “Os navios utilizados em serviços especiais a cargo da DGM dependem desta apenas no que respeita à execução de tais serviços, [...]”. Reconhecia-se que a DGM tinha funções e

²⁷ Muito da história destes meios navais encontra-se em Esparteiro (1974: vol.24-vol.28) e Fonseca (1978).

atividades que iam além da fiscalização, que pediam meios que a Armada lhe podia ceder (ou não) e que isso impunha esforços de coordenação, entre os dois ramos da Marinha Militar.

A portaria nº9261 (1939) densificou as distinções entre a DGM e a Armada; os navios atribuídos à fiscalização centravam-se nas pescas marítimas, e “cooperarão com os serviços fiscais e aduaneiros nos casos estabelecidos na lei ou quando, no interesse do Estado ou da Fazenda Nacional, forem solicitados ou requisitados os seus serviços pelas respetivas autoridades, salvo motivo de força maior ou impedimento justificado pelas necessidades de fiscalização da pesca.” A reforma aduaneira adotada pelo decreto-lei nº31665 (1941) determinou que a fiscalização aduaneira da costa passava a integrar os serviços gerais de fiscalização da costa, a cargo do Ministério da Marinha. Aos militares das guarnições dos navios da Marinha de Guerra em serviço de fiscalização aduaneira foi atribuída a autoridade aduaneira pelo decreto-lei nº35714 (1946) (Esteves, 1985: 135-158).

A portaria nº9261 foi atualizada pela portaria nº18226 (1961), da qual se salienta que os navios atribuídos a “missões especiais da DGM [...] dependem dos diretores ou comandantes destes organismos no que respeita aos aspetos técnicos da execução daquelas missões”; e autorizou o DGM a delegar as competências de fiscalização das pescas marítimas em CDM e capitães de portos, mencionando o rio Minho como um caso especial. A matéria e as esquadilhas de fiscalização não voltaram a ser tratadas na legislação, e a fiscalização foi, na prática, progressivamente absorvida pela Armada.

II.4 DOS EXÉRCITOS À DEFESA NACIONAL

Ao criar uma comissão superior de guerra, o decreto de 07-Mar-1888 visou adotar uma conceção integrada de defesa nacional, que incluía separar funções civis e militares no governo. O decreto de 12-Dez-1900 determinou que o DGM passava a integrar aquela comissão como vogal. A carta de lei de 24-Dez-1906 substituiu aquela comissão pelo Supremo Conselho de Defesa Nacional, no qual o DGM se manteve como vogal; deixou de ser na reforma adotada pelo decreto nº11294 (1925); e não integrou o Conselho Superior da Defesa Nacional criado em 1911 e reformado pelo decreto nº25857 (1935).

A ideia do MDN já fora defendida por Pereira da Silva, em 14-Fev-1930, anos depois de deixar o Governo (Oliveira, 1968: 108-110):

“[...] deve constituir-se um organismo estratégico de defesa nacional, compreendendo um só Exército, uma só Armada e uma só Aviação.” (Oliveira, 1968: 110)

Mais importante e reveladora, foi a tentativa fracassada de Salazar criar um MDN:

“Se não fora tarefa demasiada nas presentes circunstâncias e não estarem ainda resolvidas muitas questões de pormenor para facilitar o caminho das grandes soluções,

poderia agora discutir-se a conveniência da constituição da pasta da Defesa Nacional, em que Exército, Marinha e Aviação estivessem integrados, ou da sua direção superior por uma única entidade, soluções uma e outra razoáveis em face da relativa modéstia dos nossos recursos e da boa sistematização de todas as forças militares. Discuti-lo-emos em momento mais oportuno.” (Salazar, 1934: 7)

Voltou a falhar este objetivo em 1940 (Matos, 2004: 158). Só com a integração na *NATO* (1949) se começou a concretizar uma política de Defesa Nacional. O decreto-lei nº37909 (1950) instituiu na Presidência do Conselho os órgãos de ministro da Defesa Nacional (MDN) e de Chefe do Estado-Maior-General das Forças Armadas (CEMGFA), o qual dirigia o também novo Secretariado-Geral da Defesa Nacional. A Armada resistiu com sucesso ao ministério (Matos, 2004: 165); também a *United States Navy* resistiu até 1949²⁸ e a *Marina* espanhola até 1976 (Serra²⁹, 2010: 242). O decreto-lei nº40343 (1955) extinguiu o órgão de comandante-geral da Armada e criou o de CEMA, “chefe militar da corporação da Armada” (já não o órgão intermédio criado pelo decreto nº7842 de 1921). Até 1982, o MDN foi um ministro de “segundo nível”, face aos ministros dos exércitos (Ferreira, 1989: 431-432; 1992: 255-262; 2001: 52; Telo, 1999: 470-471; Matos, 2004: 162-167):

“Convinha, pois, caminhar para esse departamento ministerial englobador de toda a gestão das forças armadas, chefiado por um Ministro assistido por três Secretários de Estado. [...] Restava a Marinha. Esta corporação era, porém, extremamente ciosa da sua autonomia e reagia vivamente à ideia de deixar de ter um Ministério. [...] no Ministério da Marinha estavam reunidas as administrações da marinha militar e da marinha mercante e das pescas, de tal modo que a sua redução a Secretaria de Estado puramente militar implicava uma amputação, dolorosa para os oficiais que desde sempre tinham tido a seu cargo as tarefas dos setores civis. [...] nunca consegui chegar à almejada unidade. E sendo assim, achei preferível dar aos ministros das pastas militares direito de cidade, em vez de os relegar para uma situação penosa de subalternos do Ministro da Defesa.” (Caetano, 1976: 163)

“A Armada sempre fez grande oposição à acção superiormente orientadora e coordenadora do Departamento da Defesa Nacional. [...] Os marinheiros [...] sempre pretenderam manter [a Armada] em regime de completa autarcia relativamente aos outros ramos militares.” (Valença, 1977: 69-70)

“Na ausência de um ministério ou um estado-maior-general poderoso, predominam os ramos, por vezes em moldes corporativos.” (Matos, 2004: 259)

“[...] a Marinha sempre gostara de vincar as suas distâncias em relação ao poder político.” (Garrido, 2009: 348)

Além de Pereira da Silva, outra voz respeitada na Armada defendeu em tempo o MDN:

²⁸ Nos EUA, foi pública e generalizada a oposição da *United States Navy* à criação do MDN e da Força Aérea, desde os anos 1930s até 1949, quando se atingiu o ponto alto da contestação, com a “*Revolt of the Admirals*” (ver mais no anexo E.2).

²⁹ Autor relevante por ter sido MDN de Espanha de 1982 a 1991, e decisivo na consolidação do respetivo EDD.

“Em matéria de organização, a tendência é cada vez mais no sentido de se fundirem as forças e os seus organismos dirigentes.” (Sousa, 1947: 343) E poucos anos mais tarde: “Teoricamente, nada se pode opor ao Ministério Único e ao Chefe de Estado Maior Único.” (Sousa, 1950: 32)

A Armada também se opôs ao fim da Aviação Naval, integrada no terceiro exército, a Força Aérea Portuguesa (FAP), criado em 1952, mas aí foi derrotada (J.Freire, 2003: 152). A Armada fez saber a sua oposição por vários meios³⁰, mas não pelo ministro da Marinha, almirante Américo Tomás, nem pelo CEMGFA, almirante Ortins e Bettencourt. Como a maioria dos oficiais da Armada, também estes seriam contra, mas estavam em desvantagem face ao coronel Santos Costa (MDN), “sempre leal” ao ditador Salazar e por este muito apreciado (Meneses, 2009: 439). No fim, a “Marinha considera-se satisfeita por manter o seu Ministério.” (Telo, 1996a: 229) – o qual ainda é uma referência para muitos oficiais³¹.

II.5 FORÇAS ARMADAS EM AÇÕES DOMÉSTICAS

Quase no mesmo período e com grandes semelhanças com os “*pronunciamientos*” em Espanha³², houve várias intervenções militares na vida política da Monarquia Constitucional (sobretudo de 1820 a 1851), na I República e no Estado Novo (Wiarda, 1989: 139; Marques, 1996; Caeiro, 1997: 174-175; Lousada, 2007; Matos, 2008: 210-232; Miranda, 2018: 13-14), que não respeitaram a norma inserida nas constituições de 1820 a 1911: “A força pública é essencialmente obediente. Os corpos armados não podem deliberar”³³. De facto,

“[...] não há nenhuma grande modificação na estrutura do Poder político em Portugal que não tenha por detrás, aberta ou veladamente, por acção ou omissão, a mão do instrumento militar.” (Santos, 1980: 263)

³⁰ A proposta de lei nº186 do então MDN, Santos Costa, para criar a FAP foi debatida nos volumes de Abr-Jun e Jul-Set de 1952 dos Anais do Clube Militar Naval (Pinheiro, 2018: 109-131) e revelou a oposição da Armada à perda da aviação naval (CRA, 1952a).

³¹ Revela-se quando se referem aos edifícios da Administração Central de Marinha (sobretudo ao longo da Rua do Arsenal e da Avenida da Ribeira das Naus, em Lisboa) como “o ministério”; ver, entre muitos, <http://blogueoc.blogspot.pt/2014/09/o-nosso-ministerio.html> (um exemplo elucidativo; lido em 15-Jul-2019).

³² O fenómeno do “*pronunciamiento*” surgiu em 1820 e, com diferentes modalidades, existiu em Espanha até 1985; pode definir-se assim: “*Rebeldia de mandos profesionales, propugnada por grupos políticos convencidos de que el gesto de los oficiales, al contar con la adhesión de la opinión pública, conducirá, sin danos ni riesgos, a la paz social y a la reforma política.*” (Baquer, 1983: 31). Distingue-se dos golpes de estado, porque os militares rebeldes não visam ascender ao poder executivo, mas, alinhados com um partido ou grupo político, só visam forçar uma mudança política ou de governo (Gomes, 1979; Busquets, 1982; Baquer, 1983: 40-41; Serrano, 1984: 40-51; Martínez, 2009: 19-22; Martínez, 2010: 55-63).

³³ Nestes termos, ou noutros equivalentes, seguindo o art.12º da Constituição Francesa de 1791, nas constituições de 1822: art.172; 1826: art.115; 1838: art.122º; e 1911: art.69º.

“[...] a presença dos militares no poder, [...], não iria parar. E a revolução de 1820 é disso o primeiro exemplo. Daí em diante, assistir-se-ia a toda uma dinâmica de luta pela aquisição, manutenção e exercício do poder político, toda ela subordinada à filosofia militar. [...], de instrumento de uma classe – a nobreza – passa a instituição militar a instrumento do poder [...]” (Caeiro, 1997: 41)

A atribuição de competências próprias às FA na segurança interna foi concretizada por Costa Cabral, para reduzir as despesas públicas: “O Exército em tempo de paz é destinado a manter a segurança interna do Estado, e a sustentar a execução das Leis, prestando os auxílios, que, pelas competentes Autoridades, lhes forem reclamados” (Cerezales, 2006: 153). Mas “O serviço de Polícia, que estava cometido às Guardas de Segurança Pública, será feito, d'ora em diante, pela Tropa de Linha, ou pela Guarda Nacional, [...]” (art.7º do decreto de 04-Out-1842; Santos, 1999: 146-147). As poupanças também justificaram a passagem da fiscalização marítima da GF para a Armada em 1892. Mas eventos como a “noite sangrenta” mostram que a disponibilidade de armamento militar, ainda que entregue a polícias (GNR, à data), constitui uma ameaça à segurança pública³⁴; em vez de a garantir, pode servir e servir interesses particulares, e abusar do poder, pelos que têm as armas (Pereira, 1924: 57; Costa, 1932; Carrilho, 1985: 280) ou pelos governos.

Também no Estado Novo, as FA tinham tarefas domésticas: “O Estado assegura a existência e o prestígio das instituições militares de terra e mar exigidas pelas supremas necessidades de defesa da integridade nacional e da manutenção da ordem e paz pública.” (art.53º da Constituição de 1933). Mas uma personalidade importante do regime, Fernando Santos Costa, procurou reduzi-la ao mínimo³⁵:

“A participação na manutenção da ordem não é, propriamente, uma das condições do problema da organização militar; não se organiza um exército para uma função que pertence, essencialmente, às forças policiais.
[...] O Exército é um organismo muito caro. Se se quiser fazer dele um prolongamento da Polícia [...] para intervir nos conflitos mais insignificantes da ordem pública, é preferível não ter qualquer espécie de exército. As forças de natureza policial [...] realizarão essa função com mais segura garantia de êxito e, assim, o preço da ordem e da segurança interna será bem mais reduzido.” (Costa, 1935: 157)

A ação das FA na política e na segurança interna no Estado Novo, como um poder moderador, apreciado pelos militares desde o reinado de D.Carlos I, foi o que pareceu mais

³⁴ A atribuição de equipamento militar pesado a uma gendarmeria justifica-se pela possibilidade de, apesar de ser uma força de segurança, poder participar em guerras. A *gendarmerie nationale* também possuiu equipamento daquele tipo, mas nunca o empregou na segurança interna (López, 2006: 111-112).

³⁵ Apesar disso, foi o uso das FA contra a campanha de Humberto Delgado para PR em 1958 que acabou a sua carreira política, quando era então MDN (Cerezales, 2006: 163).

adequado a Salazar para integrar os militares no regime (Wiarda, 1989: 173). Mas isso autorizou os oficiais nos cargos de topo a intervir na política, contrariando a supremacia civil que Salazar procurava garantir, e em que atores políticos como Marcello Caetano acreditavam e que defendiam (Meneses, 2009: 439-440).

Após o 25-Abr-1974, foi criada uma unidade militar com atribuições e competências, e atuação, sobre a ordem e a segurança públicas, o COPCON (Carrilho, 1994: 45). Mantendo o papel moderador que Salazar lhes atribuiu no Estado Novo, as FA impuseram os Pactos MFA-Partidos (1975 e 1976), e marcaram a CRP-1976 (Wiarda, 1989: 111-112), a qual (além de estabelecer um órgão de soberania militar para tutelar o regime, o Conselho da Revolução) atribuiu às FA competências domésticas: “As Forças Armadas Portuguesas garantem o regular funcionamento das instituições democráticas e o cumprimento da Constituição.” (nº3 do art.273º da CRP-1976). A Armada reconhecia a manutenção da ordem interna como uma das suas missões (Marinha, 1980).

E o primeiro Presidente da República (PR) pós-1974, General Ramalho Eanes, procurou em 1981 reforçar a ação legislativa do Conselho da Revolução no âmbito militar (Ferreira, 1989: 430); e manifestou reservas à 1ª Revisão Constitucional³⁶, partilhadas por numerosos militares sobretudo nos mais altos escalões (Ferreira, 2001: 190). Em coerência, vetou a Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA). Findo o seu mandato, Eanes tornou-se presidente de um partido (Partido Renovador Democrático), cuja formação terá tido a sua influência pessoal, que integrou militares seus aliados e apoiantes (Manuel, 1996: 58). O passado intervencionista das FA não impede que militares no topo da carreira ainda afirmem:

“Por vocação secular, traduzida em *imperativo constitucional* em 1976, as Forças Armadas estão ao serviço do povo português. Será de salientar que, muito antes disso, as Forças Armadas já vinham a honrar esse compromisso, geração após geração, como um *imperativo moral* acima de todos os outros.” (GREI, 2017: 184)

II.6 INFLUÊNCIAS ESTRANGEIRAS

Há várias coincidências institucionais e legais entre alguns Estados e Portugal, nas políticas do mar. Não se estabelecem relações de causa-efeito, mas é razoável assumir que Portugal seguiu Estados como a França, a Itália e a Espanha, o que não é novidade noutros setores; por exemplo, a França foi e é uma referência no Direito e, por consequência, nas políticas públicas (Fernandes e Rego, 1941). Das coincidências identificadas na investigação, destacam-se as seguintes, sobretudo com a França (Paulo, 2018e; anexos G, H e I):

³⁶ Opunha-se à extinção do Conselho da Revolução, às fronteiras entre defesa e segurança interna, à redução da autonomia das FA e à subordinação das FA ao MDN e ao Governo (Amaral, 1983: 483-489).

- Conselho do Almirantado ou Almirantado (criado em Portugal, pela primeira vez, em 1795) – no Reino Unido, *admiralty* (início do século XVIII); na Espanha, *almirantazgo* (1737).
- Inscrição marítima (início do século XIX) – *inscription maritime* (meados do século XVIII).
- Rol de equipagem, decreto de 18-Set-1833 (Código Comercial Português) – *rôle d'équipage* (meados do século XVIII).
- Tribunais marítimos e comerciais, decreto de 18-Set-1833 (Código Comercial Português) – *tribunaux maritimes et commerciales, décret* de 12-Nov-1806.
- Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante, carta de lei de 04-Jul-1864 – *code disciplinaire et pénal de la marine marchande, décret* de 24-Mar-1852; na Itália, o *Codice per la marina mercantile* foi adotado pelo *regio decreto n°2360/1865*, mas não previu tribunais marítimos; na Espanha, a *Ley Penal de la Marina Mercante* foi adotada pelo *real decreto* de 21-Jun-1923, e também não previu tribunais marítimos³⁷, mas os marítimos estavam sujeitos à jurisdição disciplinar e penal da Armada.
- Domínio público (hídrico), portaria de 23-Jan-1866 (com antecedentes legislativos desde 1864) – *Domaine*, na *ordonnance* de 13-Ago-1669 sobre águas e florestas, e *domaine public*, no *décret* de 22-Nov-1790 (Lepec, 1834a: 363-369), conceito que se difundiu e foi adotado por toda a Europa (Hooydonk, 2003: 86).
- E expressões técnicas, como por exemplo: ordenança³⁸ – *ordonnance* (França) e *ordenanza*³⁹ (Espanha); departamento marítimo (1884), igual designação adotada em Espanha (mas não na Itália nem na França) em 1726; acontecimento de mar – *événement de mer*; pescarias – *pêcheries*; guardas campestres – *gardes campêtres*; guardas florestais – *gardes forestiers*; polícia cívica – *police civique*; ou órgão de polícia criminal – *officier de police judiciaire*.

³⁷ Existiram tribunais marítimos em Espanha, e resta um, que integra oficiais da Armada, mas tem natureza cível e só relativa a casos de salvação marítima e achados marítimos.

³⁸ No âmbito naval, o decreto de 03-Mai-1866 pôs em vigor a Ordenança Geral da Armada, que veio a ser substituída pela Ordenança do Serviço Naval, posta em vigor pelo decreto n°19574 (1931) e que vigorou até ser implicitamente revogada pela primeira lei orgânica da Marinha (LOMAR-1993).

³⁹ Código de natureza administrativa, tradicionalmente usado no âmbito militar, e também nas autarquias locais. As ordenanças têm mais em comum com as *ordenanzas* do que com as *ordonnances* (Martínez, 2010: 382).

Mas *préfet*⁴⁰, *maire* ou *gendarmerie* não foram adotadas; também não foram em Itália e Espanha. Apesar de ter sido criada uma gendarmeria em Portugal (a GNR) ela só o foi em 1911, mas sem usar essa designação. E em França o *capitaine de port* é, desde a origem no século XIX, um posto da carreira dos *officiers de port* (polícias do porto), mas é um órgão administrativo em Portugal, nos EUA e na Itália, da qual terá irradiado; também foi em Espanha, mas foi extinto com a reforma de 1992.

⁴⁰ O órgão administrativo de Prefeito foi adotado na reforma de Mouzinho da Silveira, pelo decreto nº23 de 16-Mai-1832 (art.4º), mas acabou por ser substituído pelo Governador Civil, adotado pelo decreto de 18-Mar-1842 (art.221); em Espanha foi adotado pelo *real decreto* de 29-Set-1847 (art.1º); desta vez, Espanha seguiu Portugal (Amaral, 1999: 320-327).

III. MODELO CONSTITUCIONAL DE 1982

O que mudou na CRP em 1982? O que motivou essa mudança? Como a Autoridade Marítima foi afetada por essa mudança? Este capítulo visa responder a estas questões, numa abordagem descritiva.

III.1 REVISÃO CONSTITUCIONAL DE 1982

A 1ª Revisão Constitucional foi posta em vigor pela lei constitucional nº1/82, que entrou em vigor em 30-Out-1982, e adotou alterações de fundo à CRP aprovada em 1976⁴¹, de que se salientam:

- A adoção de “Estado de direito democrático” (EDD) em vez de “Estado democrático” (art.2º).
- A extinção do Conselho da Revolução, órgão de soberania excecional (art.91º) e, desse modo, o fim da tutela militar exercida sobre o regime democrático (Carrilho, 1994: 93-95).
- A atribuição às FA de uma só missão, a defesa militar da República (art.209º), e só perante ameaças externas⁴² (art.206º), conforme o nº1 do art.275º e no nº2 do art.273º da CRP revista (CRP-1982). Mas a CRP-1982 admite a possibilidade de colaboração das FA “em tarefas relacionadas com a satisfação das necessidades básicas e a melhoria da qualidade de vida das populações” (nº5 do art.275º da CRP). Na revisão constitucional de 1997, adotada pela lei constitucional nº1/97, passou a ser o nº6 do artº275 e passou a incluir explicitamente a proteção civil (Miranda, 2018: 12; Alves, 2018b: xi-xiii).
- O estabelecimento de fronteiras entre a defesa nacional e a segurança interna, pelas missões e pela sistematização do texto: a polícia insere-se no título IX (art.272º), sobre a Administração Pública; e as FA inserem-se no Título X, sobre a Defesa

⁴¹ A 1ª Revisão Constitucional foi aprovada em 12-Ago-1982 com 195 votos a favor (PSD, PS, CDS, PPM, ASDI e UEDS), 40 votos contra (PCP e UDP) e 1 abstenção (MDP/CDE) (AR, 1982: 5564). Este resultado ofusca as divisões que ocorreram no PS, uma parte do qual defendia que o Conselho da Revolução se devia manter, bem como a possibilidade de as FA atuarem no plano doméstico (Amaral, 2008: 340-349).

⁴² Apesar do que a proximidade geográfica e no tempo sugerem, esta opção política não se inspirou no modelo consagrado na *Constitución Española* de 1978, mas sim no art.87a da *Basic Law for the Federal Republic of Germany* (constituição da República Federal da Alemanha), que proíbe o emprego das FA no plano doméstico fora do estado de sítio (*state of defence* ou *state of tension*), mas admite que apoiem as polícias (Klose, 2006; Miller, 2010: 198-201) e nas más experiências de emprego das FA no plano doméstico na América Latina (Amaral, 2019).

Nacional da CRP-1982. Passou a ser a primeira Constituição que desligou as FA da segurança interna (Miranda, 2018: 10-11) e que afastou a possibilidade de se declarar um inimigo interno, o qual é inaceitável num EDD (Ballbé, 1983: 463; Mark, 1985; Serra, 2010: 72):

“[...] não fornecer a ninguém qualquer pretexto a que, no futuro, pudesse invocar-se o conceito amplo de defesa nacional para tentar justificar a intervenção militar na solução de crises políticas internas.” (Amaral, 1989: 659)

- A criação do Tribunal Constitucional (art.161º), que substituiu a Comissão Constitucional que funcionava na dependência do Conselho da Revolução (art.283º a art.285º da CRP-1976).
- O fim da autonomia das FA face ao Governo (art.91º e art.117º): “O Governo vai passar a ser politicamente responsável perante a Assembleia da República pela condução da política de defesa nacional, [...]” (Amaral, 1983: 372).

Seguiu-se logo a densificação no âmbito das FA, com a publicação da lei nº29/82⁴³ (LDNFA), que iniciou o processo de densificação do MDN e regulou a atuação das FA, no novo marco constitucional⁴⁴. Nele, a Autoridade Marítima, então integrada na Armada e sob a direção do CEMA, tinha de deixar o âmbito das FA e da Marinha (a LDNFA manteve a designação do exército do mar adotada pelo DL 20/82), por não se inserir na defesa militar contra ameaças externas.

Numa perspetiva de política pública, esta Revisão Constitucional criou um problema: cortou com um modelo com quase dois séculos; deixou em aberto que órgãos e serviços, existentes ou a criar, iriam substituir a DGSM; como regular o novo modelo; e que recursos seriam necessários.

III.2 RACIONALIDADE DO MODELO POLÍTICO-CONSTITUCIONAL DESDE 1982

A frequente presença e a frequente intervenção na vida política e na governação, das FA e de militares no ativo, levaram diversos políticos e cidadãos pelo mundo a concluir que as FA não devem ter missões domésticas próprias em democracia, exceto se for declarada a lei marcial (Bruneau e MacLeod, 1986: 12-24). O modelo adotado em 1982 fundamenta-se na natureza do EDD e nos acordos políticos que foi então possível alcançar. Qual é o

⁴³ A LDNFA foi aprovada, na generalidade, por 143 votos a favor (PSD, CDS, PPM e PS), 6 abstenções (ASDI e UEDS) e 37 votos contra (PCP, MDP/CDE e UDP). Na votação final, a LDNFA foi aprovada com 154 votos a favor, 4 abstenções e 42 votos contra, dos mesmos partidos (Amaral, 1983: 8).

⁴⁴ A LDNFA abrangia ainda a Proteção Civil, como componente não-militar dessa política (alínea c) do art.5º, alínea d) do nº2 do art.45º e alínea e) do nº1 do art.47º).

enquadramento das FA e das Forças e Serviços de Segurança (FSS) no EDD? E como podem atuar os exércitos na segurança interna no EDD? É a estas questões que agora se vai responder (Paulo, 2014c, 2014e, 2015b: 13-21, 2018b).

III.2.1 Estado de Direito Democrático

No EDD o povo é o soberano, e cada cidadão é um fim em si mesmo: tem um direito inalienável à vida e à liberdade; e é responsável por conduzir a sua vida (Lasswell, 1951: 194). A liberdade traduz-se numa esfera de autonomia individual, que também os poderes públicos estão obrigados a respeitar; por isso, o EDD prefere a resolução pacífica de conflitos. A democracia requer liberdade e igualdade, para garantir que todos os cidadãos podem viver com dignidade e realizar-se. O EDD é um sistema de regras, onde cabe a diversidade de posições dos cidadãos (Bobbio, 1987: 18), com três características principais e mais duas derivadas, tipicamente estabelecidas nas constituições (Novais, 2006: 73-102):

- o império da lei (a primeira parte da *rule of law*, da qual um corolário é o princípio da legalidade) que se decompõe na supremacia da lei, na igualdade perante a lei geral e abstrata, e na legitimidade por emanar do povo soberano (Dicey, 1889: 171-183; Laubadère, 1970: 79-157; Novais, 2006: 55; Bingham, 2010: 3-9).
- Um elenco de direitos e liberdades fundamentais, e de crimes (a outra parte da *rule of law*).
- A separação dos poderes executivo, legislativo e judicial, para evitar os abusos, através do controlo mútuo.
- A democracia representativa, pela qual ninguém tem mais legitimidade do que os políticos eleitos, porque ninguém pode reivindicar que representa o povo sem se ter submetido a eleições (Weber, 1946: 225-226; Lourenço, 2013: 99-100).
- A supremacia civil⁴⁵ é um processo e um instrumento da governação no qual os subsectores da segurança estão subordinados aos órgãos de soberania e aos políticos democraticamente eleitos (Pereira, 1924: 102; Vagts, 1959: 103; Oehling, 1967: 84-90, 219-224 e 236; Diez-Alegria, 1973: 44; Santos, 1976a, 1977: 3; Carrilho, 1994; Dahl, 1989: 245; Agüero, 1995: 126; Gunther et al, 1995: 7; Kohn, 1997; Feaver, 2003: 61; Matos, 2008: 103; Serra, 2010: 31; Barany, 2012: 26-30; Lourenço, 2013; Miranda, 2018: 3). Mosca (1923: 229) considerou-a um avanço civilizacional do

⁴⁵ Condição necessária ao exercício da democracia, mas não condição suficiente, como se prova pela subordinação das FA a regimes autoritários e totalitários civis, por exemplo, na Alemanha nazi ou na Itália fascista (Carrilho, 1994: 87).

século XX. Se as FA têm dúvidas sobre a subordinação aos procedimentos e instituições democráticas, a democracia ainda não está consolidada (Agüero, 1995: 125). As FA têm de se acomodar às instituições democráticas e às políticas públicas; não são estas que têm de se acomodar às FA (Serra, 2010: 215 e 245).

III.2.2 Organização da segurança em democracia

O EDD prefere a prevenção à repressão, porque nesta é mais intenso o uso da força, um mal a evitar, pois penetra a esfera de autonomia individual. Para a segurança, o uso da força visa dissuadir o opositor e, se isso falhar, travá-lo. No EDD, pode fazer-se uso da força, mas só em último recurso, sob a autoridade legítima e com proporcionalidade ou sem excesso (Clemente, 1998: 138). Os excessos ou a desproporção repugnam as democracias, como se constatou, por exemplo, quando a *Royal Navy* não pôde usar as armas dos seus navios de guerra contra os modestos meios da guarda costeira da Islândia e se viu assim derrotada nas três “guerras do bacalhau” (Grove, 1987: 330-333; Welch, 2006: 274).

Os diferentes contextos, externo e interno, determinaram uma divisão da produção da segurança entre segurança interna e defesa nacional⁴⁶. Esta doutrina já era defendida no século XIX (Constant, 1815: 209-219); é hoje consensual e típica dos EDD (Lapa, 1953: 29; Finer, 1962; Santos, 1976a; Lourenço, 1978: 6; Amaral, 1983; Huntington, 1991; Bebler, 1994; Goodman, 1996; Agüero, 1997; Diamond, 1997; Morais, 2000; Ferreira, 2001: 190; Cohen, 2002; Diogo, 2004: 130-137; Brooks, 2005; Pion-Berlin, 2005; Pereira, 2010: 84-85; Lioe, 2011; Barany, 2012: 26-33; Pereira, 2012a: 14-16; 2012b: 414; Colaço, 2010, 2018b; Miranda, 2018: 4-6). Defende a existência de dois instrumentos coercivos e especializados no uso da força para produzir segurança, as FA e as FSS; mas veda às FA as funções de polícia exceto em estados de exceção (Clarke, 2006: 1; Shemella, 2006: 138; Hobsbawn, 2010: 22).

Sem merecer aqui desenvolvimento, importa notar mais dois pilares da segurança: os serviços de informações, cujo produto se destina às FA e às FSS; e os serviços de proteção civil, orientados para a segurança-safa das pessoas e do seu património.

III.2.3 Forças e serviços de segurança

Na Europa continental, as polícias emergiram das forças militares, no contexto do

⁴⁶ O rigor terminológico determina que se distinga a atividade (defesa) da finalidade (segurança). Assim, é mais rigoroso usar a expressão “defesa interna” para alcançar a segurança interna, tal como se fala em “defesa nacional” para alcançar a segurança face ao exterior ; mas “não se deve dar grande valor [a estes desvios entre a doutrina e a prática nos países e nas organizações internacionais], desde que se perceba e se aceite a respectiva natureza e propósito.” (Ribeiro, 2011a: 47).

liberalismo e da criação do Estado de Direito:

“[...] crear [...] a Guarda Municipal de Lisboa para manter o socego Público, afiançando a segurança da Cidade, sem ameaçar a sua Liberdade.” (preâmbulo do decreto de 03-Jul-1834)

“Durante o século XIX, ‘polícia’ tornou-se sinónimo de uma instituição estatal encarregada de prevenir o crime e trazer à justiça os acusados de crimes, mantendo a ordem e a tranquilidade públicas.” (Gonçalves, 2017: 17)

A seguinte definição é consensual:

“Polícia é o modo de actuar da autoridade administrativa que consiste em intervir no exercício das actividades individuais susceptíveis de fazer perigar interesses gerais, tendo por objecto evitar que se produzam, ampliem ou generalizem os danos sociais que as leis procuram prevenir.” (Caetano, 2013: 1150)

As polícias afirmaram-se pela orientação interna e por visarem defender a ordem e a segurança públicas, e os direitos dos cidadãos, no respeito da lei (*law enforcement*), evitando o uso da força e a usá-la, só com baixa intensidade (Diez-Alegria, 1973: 15; Bramall, 1985: 69; Neocleous, 2000: 32; Paulo, 2017b):

“Os actos dos agentes de polícia civil ou de quaesquer outros a estes equiparados, que perturbarem os cidadãos no exercício da liberdade individual que a lei garante, são considerados como abuso de auctoridade.” (art.42º da carta de lei de 02-Jul-1867 que criou a Polícia Civil, e praticamente reproduzido no art.111º do decreto de 14-Dez-1867 que a regulamentou)

“[...] a força pública não procura por norma o extermínio do adversário da ordem instituída, apenas a punição jurídica em sede judicial e a ressocialização do desvio social. [...] Os direitos dos cidadãos constituem um dos fins da função policial, daí a natureza excepcional do uso da força física e excepcionalíssima do uso das armas de fogo, por parte das Forças de Segurança. [...] torna-se já pouco aceitável que a segurança pública seja assegurada com recurso usual às armas de guerra (espingardas, metralhadoras, carros de combate, etc), salvo em circunstâncias gravíssimas de alta violência e de terrorismo e de guerra civil.” (Clemente, 1998: 50-51)

Os desafios da segurança interna no EDD centram-se nos direitos, liberdades e garantias do cidadão; os seus espaços próprios e esfera de autonomia têm de ser respeitados; e o uso da força, ou a ameaça desse uso, devem ser mínimos e proporcionais aos bens a proteger. No contexto do EDD e do império da lei, a segurança interna visa a manutenção e reposição da ordem pública, a segurança pública (polícia administrativa), a investigação criminal (polícia judiciária) e as informações; e todas se subordinam às exigências de obtenção e preservação da prova para elaborarem uma acusação e apresentá-la, com os acusados, para julgamento em tribunal (Laubadère, 1970: 63-65; Cusson, 2007; Caetano, 2013: 1153-155; Valente, 2014: 45-74; Brito, 2017: 285-298). Ou seja, as FSS dirigem-se a cidadãos, e ocupam-se da ordem e segurança públicas; da reposição da ordem e da segurança públicas, evitam usar a força, e visam a obtenção e preservação das provas.

Não só os serviços chamados “polícias” executam as funções de polícia ou, em geral, funções de segurança interna; por exemplo, o capitão de porto, também tem competências na segurança interna. As funções de polícia marítima também têm as vertentes administrativa e judiciária, mas no domínio público marítimo (DPM), nas costas e nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, para garantir a ordem e segurança públicas no mar e a proteção ambiental (Germond, 2015: 44).

III.2.4 Força militar

As FA, os exércitos ou forças militares operam contra inimigos, que visam dominar, neutralizar ou destruir pela ameaça ou pelo uso da força: a segurança ante ameaças externas pode obrigar a dissuadir, resistir e retaliar até aos mais altos níveis de intensidade do uso da força, e pode chegar à destruição generalizada. Militar “significa o treino para o uso da força máxima numa dada organização social” (Matos, 2008: 91). Num plano organizacional, o acórdão do Tribunal Constitucional (acórdão TC) nº103/87 afirmou que eram “notas características da instituição militar o estrito enquadramento hierárquico dos seus membros, a subordinação da atividade da instituição a um peculiar princípio de comando em cadeia, implicando um especial dever de obediência, o uso de armamento, o princípio do aquartelamento, a obrigatoriedade do uso de farda ou uniforme e a sujeição a particulares regras disciplinares e eventualmente jurídico-penais.”

Assim, no EDD, as FA distinguem-se das polícias e têm uma orientação externa e fazem a guerra contra inimigos (Clausewitz, 1812: III.2.3; Delgado, 1958: 208; Vagts, 1959: 16, 31 e 471; Schelling, 1966: 2; Oehling, 1967: 180 e 210; Engdahl, 1974, 1983, 1985; Santos, 1976b: 9; Crespo, 1977: 27; Perlmutter, 1977: 281; Fernandes, 1990: 27-29; Hammond, 1997: 973-974; Matos e Bacalhau, 2001: 47; Vaz, 2001: 86 e 103; Matos, 2008: 90; Brooks, 2016: 259).

As diferentes missões das FA e das FSS afetam a relação com a informação: nas FSS, o acesso à informação rege-se pelo “direito a saber” (“*right to know*”), e aponta para uma organização mais aberta e sujeita a escrutínio; nas FA, rege-se pela “necessidade de saber” (“*need to know*”); esta aponta para uma organização fechada, em que “predomina a prática do segredo” (Ramalho, 2019: 111), o que abre oportunidades para o uso do segredo militar, para ocultar irregularidades e disfunções internas⁴⁷.

⁴⁷ O autor sabe de, pelo menos, um caso em que um oficial classificou de “reservado” uma sentença de 1ª instância sobre fiscalização das pescas marítimas, porque tinha afirmações desfavoráveis para a Armada.

A disponibilidade dos mais altos níveis de intensidade do uso da força no âmbito doméstico é raramente proporcional ao desafio, por não ter oposição comparável, e cria oportunidades para as FA interferirem sem legitimidade na vida política e social, extraírem benefícios setoriais, ou destruírem, involuntariamente, as provas. O abuso de poder e a desproporcionalidade são inaceitáveis no EDD, e podem ocorrer por abuso dos militares, mas também por uso inadequado das FA por parte do poder executivo, para resolver crises internas ou servir interesses particulares.

III.2.5 Forças armadas em missões não-militares

Desde Lasswell (1941), validado pelas experiências da América Latina desde os 1960s (Stepan, 1986), que emergiram consensos acadêmicos e políticos, nos quais só a existência de um complexo ambiente de ameaças, com ramificações internas, justifica alargar as missões das FA da defesa face a agressões externas à segurança interna (nesse sentido, Sikorski, 1943: 121-122; Huntington, 1957: 32; Beaufre, 1964: 148; Santos, 1976b: 17; Desch, 1996: 13; Kohn, 1997: 145; Serra, 2010: 25 e 74). Esta conclusão é válida para o meio marítimo, no qual também há o risco de se militarizar a segurança das pessoas, inclusive por inadequada preparação dos militares das armadas para exercer funções policiais, em especial, no âmbito penal (Germond, 2015:78). Mas como o que ocorre no meio marítimo é pouco visível, pode não merecer muita atenção dos cidadãos, dos atores políticos ou dos atores mediáticos (Germond, 2015: 36 e 75).

Por outro lado, para que as FA tenham competências próprias na segurança interna, devem ter autoridade sobre as FSS, o que pode confundir as FSS: em vez de defenderem a segurança do cidadão podem vir a ser empregues para defender posições transpersonalistas, ou do governo em funções; em vez de servirem o cidadão podem ser tentadas a vê-lo como inimigo interno. Esta possibilidade foi eliminada em 1982 (Amaral, 1989: 659).

Quanto à eficácia e à eficiência, as tarefas não-militares podem criar divisões internas nas FA e distraí-las da sua missão, ou afastá-las daquilo em que são insubstituíveis (a guerra),

Acresce que a regulação das classificações de segurança militar tem fragilidades; por exemplo, o documento que fixa as normas de classificação de segurança militar, que aplicam os oficiais da Armada na DGAM e na PM (SEGMIL 1) é ele próprio classificado e inacessível a cidadãos que ele pretende abranger; e tem a natureza de regulamento administrativo, produzido pelo CCEM, sem base legal, pelo que só vincula os militares que a ele têm acesso. Apesar de a situação já ter sido denunciada (Paulo e Pereira, 2017), continua por resolver. Não se sabe de alguém na DGAM ou na PM que tenha fundamentado qualquer das classificações de segurança que aplicou, no SEGNAC 1, posto em vigor pela RCM nº50/88 (que densificou a LSI-1987), aplicável no âmbito civil às questões de segurança nacional.

com indesejável perda de eficácia, posição imortalizada pelo General Sherman (Thorndike, 1894: 342; Laurie e Cole, 1997: 22), entre outros:

“Não tenhamos dúvidas que umas Forças Armadas capazes de tudo fazer mas incapazes de fazer a guerra não são Forças Armadas.” (Santos, 1980: 61)

Sobretudo depois da Guerra Fria, as operações militares passaram a ter teatros muito variados; e alargou-se o espetro de missões, da guerra às chamadas missões de paz, incluindo o apoio humanitário. As FA têm sido empregues num alargado espetro de tarefas; as operações serão menos intensas, mas mais complexas do que a guerra tradicional. O uso da força pelas FA com baixa intensidade ou tarefas sem uso da força levaram alguns autores a designar as FA “*constabulary forces*”⁴⁸ (Janowitz, 1960: 418-430; Everts, 2002: 78; Easton e Moelker, 2010: 20-22). Mas é duvidoso que a preparação mental e funcional para a guerra seja uma base adequada para missões como manutenção da paz e assistência humanitária (Shemella, 2006: 137; Fish et al, 2017). Pode ter um balanço positivo em missões de curta duração; mas se for prolongada acaba por se traduzir em ineficiente afetação de recursos, pois baixam os padrões de prontidão na missão principal, a militar (Betts, 1995: 23-34; USGAO, 1995; Cunningham, 2003: 714-716).

Da redução da guerra convencional entre estados não se pode inferir que as FA se tornaram, se vão tornar, ou se deverão tornar, em FSS muito robustas ou “superpolicías”. As diferenças substantivas entre FSS e FA não desapareceram, nem a eventual necessidade de usar a força até à destruição; só os teatros de operações das FA se afastaram (por agora) das fronteiras físicas dos Estados ocidentais. Mas a necessidade e a missão das FA não desapareceram, nem nada sugere que vão desaparecer:

“O combate na guerra continuará a constituir a sua [das FA] razão de ser, pelo que deverão resistir à tentação de esquecerem essa missão, em tempos de apoio difícil por parte de opiniões públicas mais recetíveis a aceitar despesas com o bem-estar social do que com a segurança, evitando encontrar fundamentos para as suas existência e missão em ações de polícia ou daquilo que passou a designar-se por ‘missões de interesse público’ (como se a sua missão principal não constituísse a sua missão de interesse público por excelência).” (Santo, 2014: 349)

Apesar do alargamento de missões, existem receios de perda de importância das FA, que levam vários militares a procurar a legitimidade social através de um papel ativo na segurança interna (Horta, 1991), situação também ocorrida em Espanha (Serra, 2010: 85):

⁴⁸ Situação já referida por um um estudioso francês, no século XIX: “*L'Armée moderne, sitôt qu'elle cesse d'être en guerre, devient une sorte de gendarmerie. Elle se sent honteuse d'elle-même, et ne sait ni ce qu'elle fait ni ce qu'elle est; elle se demande sans cesse si elle est esclave ou reine de l'État: ce corps cherche partout son âme et ne la trouve pas.*” (Vigny, 1836: 27).

“As forças armadas [...], para não perderem dimensão, almejaram obter algumas competências policiais nos campos exterior e interno” (A.Alves, 2010: 24)

Existem significativos setores das FA que desejam uma conceção alargada da defesa; invocam-se as capacidades das FA para suprir deficiências das FSS no combate ao terrorismo e ao tráfico de droga, alega-se a eventual diluição das fronteiras entre segurança interna e ameaças externas ao ponto de ser prejudicial para o país respeitá-las, e afirma-se que já não há motivos para temer as ambições de intervenção políticas dos militares portugueses (Morais, 2000: 59-61; Andrade, 2008; Gomes, 2014a, 2014b; Monteiro e Mourinha, 2010: 419; Ribeiro, 2010, 2011a). Mesmo conceitualmente, não é por alguma ameaça externa se projetar no plano interno que passa a ser interna, até porque, pela definição de ameaça, todas as ameaças externas visam conseguir impacto interno; simetricamente, não é por uma ameaça que ocorra no plano doméstico ter origem ou alguma componente externa que se torna em ameaça externa. No EDD, não é a origem nem onde se concretiza a ameaça que determinam a maneira de a enfrentar ou resolver; o que é decisivo é o mecanismo pelo qual se enfrentam as ameaças, que começa por considerar uma ameaça concreta como uma violação da lei. No EDD, não são as capacidades que dão a autoridade ou as competências; é a lei (Paulo, 2013d). Assim, desde o século XIX, as democracias têm vindo a restringir o emprego doméstico das FA, e não é obrigatório nem automático empregarem-nas por existirem ameaças externas.

Dito isto, há missões e tarefas civis para as quais as FA podem dar contributos válidos e até insubstituíveis; por exemplo, a formação em certos domínios especializados (como a ação no mar, e a resposta a ameaças radiológicas, químicas ou biológicas), a segurança interna ou a proteção civil, neste caso sem usar as armas mais poderosas, para evitar desproporcionalidade ante o perigo (Janeiro, 2010). Quando ocorrem, restringem-se a casos muito graves (Gonçalves, 2017: 19), são breves e sob controlo das autoridades competentes civis (Serra, 2010: 86). Deve ser assim, porque a diversidade de tarefas confere maior autonomia às FA e reduz o controlo pelas autoridades civis (Dunlap, 1994; Hammond, 1997: 974).

III.3 ENQUADRAMENTO CONSTITUCIONAL E LEGAL DA SEGURANÇA

A CRP rejeita desde 1982 que as FA tenham competências próprias no plano interno; e eliminou a hipótese do inimigo interno. Só está prevista uma exceção, que é a lei marcial ou estado de sítio, previsto no art.19º e no nº7 do art.275º da CRP (em vigor) e regulado pela lei orgânica nº1/2012, que alterou a lei nº44/1986.

A necessidade de afastar as FA das funções de polícia foi, em parte, reconhecida em Portugal: a PM adotou em 1995 um modelo civil e os oficiais do Exército na GNR estão desligados do seu ramo desde 1993. Mas a PM é chefiada por oficiais da Armada

hierarquicamente dependentes do CEMA e é composta por pessoal militarizado, conceito com dignidade constitucional desde 1982 (art.270º), mas sem definição jurídica rigorosa. E a GNR continua a ser dirigida por oficiais do Exército em comissões temporárias, sem ter oficiais formados internamente a alcançar o topo da força, em divergência com as melhores práticas (Serra, 2010: 74).

A divisão da produção de segurança em Portugal consolidou-se e densificou-se com o parecer do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República (CC-PGR) nº147/2001, homologado pelo MDN em 16-Dez-2001, que interpretou o conteúdo daquelas normas da CRP, e as balizas da eventual atuação das FA na segurança interna. Deste parecer resulta que as FA não podem, em geral, intervir na segurança interna, o que inclui necessariamente a direção ou o controlo de FSS.

Além das normas referidas a propósito da 1ª Revisão Constitucional, a CRP estabelece o império da lei: “Os órgãos e agentes administrativos estão subordinados à Constituição e à lei [...]” (nº2 do art.266º; na CRP-1976 era o nº2 do então art.267º; Canotilho, 2003: 256); a lei é o fundamento e o limite da atividade administrativa (nº1 do art.3º do decreto-lei nº4/2015, Código do Procedimento Administrativo, CPA). Por isso, todos os órgãos e serviços da AP estão vinculados ao disposto na CRP e na lei, desde logo, ao princípio da legalidade. A CRP também estabelece, desde 1989, o princípio da proporcionalidade, ou princípio de proibição do excesso, que vincula o Estado a “provocar com a sua decisão a menor lesão de interesses privados compatível com a prossecução do interesse público em causa” (nº2 art.266º CRP; Canotilho, 2003: 266-273).

A colaboração ou apoio “em missões de protecção civil, em tarefas relacionadas com a satisfação de necessidades básicas e a melhoria da qualidade de vida das populações, e em acções de cooperação técnico-militar no âmbito da política nacional de cooperação” é suplementar face à missão das FA fixada na CRP; a segurança interna é uma daquelas necessidades, em que as FA podem colaborar com as autoridades competentes (Morais, 2000: 63); Janeiro (2010) analisa várias possibilidades de colaboração. A colaboração só é legítima e lícita após decisão dos órgãos de soberania nesse sentido, e se as FA tiverem capacidades sobrantes e não desguarnecerem a sua missão. Mesmo assim, só podem apoiar as, ou colaborar com as autoridades competentes, sob a autoridade destas e com uma baliza temporal delimitada. Não é lógico que as FA falhem, ou estejam pouco empenhadas, na sua missão por estarem ocupadas com outra que não é sua; a ineficácia e a ineficiência na afetação de recursos não são aceitáveis, pois o primeiro dever de um dirigente é cumprir a missão do serviço que dirige. Em suma, a CRP só autoriza as FA a atuar fora da defesa militar, se,

cumulativamente, houver decisão política nesse sentido; as capacidades das FA forem insubstituíveis; houver necessidade; e houver proporcionalidade no seu emprego.

A colaboração é definida e realizada pela articulação entre os órgãos administrativos de topo: de comando das FA (CEMGFA) e de coordenação ou direção superior do serviço a apoiar. No caso da segurança interna é o Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna (SG-SSI), conforme previsto no art.35º da lei nº53/2008 (LSI-2008) e espelhada no art.48º da lei orgânica nº5/2014, Lei de Defesa Nacional (LDN-2014). Estarão em vias de se acordar as normas vinculativas de colaboração (DN, 2019).

A vigilância é uma tarefa de observação e recolha de informação⁴⁹ (cuja natureza pouco interfere com os direitos, liberdades e garantias dos cidadãos) e continua a ser uma tarefa da Armada; porém, a fiscalização, por penetrar a esfera de autonomia dos cidadãos, não é permitida às FA, e em especial à Armada. Só as FSS têm legitimidade e competência legal para vigiar e aplicar medidas de polícia⁵⁰, as quais colocam a fiscalização no âmbito da segurança interna:

“[...] as autoridades e as medidas de polícia constituem o substrato da actividade desenvolvida pelos actores do sistema de segurança interna.” (IPRI, 2006: 31)

As FA estão integradas na AP e pertencem à administração direta do Estado através do MDN, o que está expresso em várias normas legais (Canotilho, 1984: 139-141; Fernandes, 1990: 12-23): nº1 do art.23º da LDN-2014; nº2 do art.1º da lei orgânica nº6/2014, Lei Orgânica de Bases de Organização das Forças Armadas (LOBOFA-2014); nº1 do art.4º decreto-lei nº183/2014, lei orgânica do MDN (LOMDN-2014); e as leis orgânicas dos três exércitos (alínea b) do art.7º da LOBOFA); já assim era nas versões anteriores. Por isso, “os militares [...] devem ser considerados trabalhadores ou funcionários públicos de pleno direito” (Fernandes, 1990: 17; no mesmo sentido, Laubadère, 1970: 308-314; Laubadère e Venezia, 1997: 157-169). E têm a especificidade, única entre os funcionários públicos, de jurarem fidelidade ao EDD, ao qual podem ter de dedicar a vida (Canotilho, 1984: 147).

A integração das FA na administração direta do Estado, sujeita ao poder de direção do Governo, é um meio formal pelo qual se concretiza a supremacia civil inerente ao EDD. Mas a supremacia civil só se garante limitando a autonomia e o espaço de intervenção das FA no âmbito doméstico numa base permanente; esta conclusão resulta também da experiência e da

⁴⁹ A vigilância integra a primeira fase das quatro que se podem distinguir na fiscalização: vigilância e deteção; identificação; inspeção (inclui a visita a bordo de navios); e (eventual) detenção (Ponte, 1982: 854-855).

⁵⁰ As medidas de polícia estão previstas na lei, em concreto, no capítulo V (art.28º a art.34º) da LSI, e devem ser conjugadas com o disposto na LOIC.

secular tradição das FA portuguesas terem competências domésticas próprias, estarem à disposição dos governos para atuarem em cenários domésticos, ou intervirem porque assim o entendem. Há muito existe e é reconhecida a desconfiança dos oficiais das FA em relação aos políticos (Serra, 1975: 139; Wiarda, 1989: 125 e 136); em Portugal, Mouzinho de Albuquerque (1855-1902) marcou essa posição (Telo, 1996b: 45-47) e, por isso, foi uma referência heróica do Estado Novo⁵¹ (Wheeler, 1980). Mas a desconfiança dos oficiais da Armada face aos políticos também está documentada e merece atenção mais adiante (ver a nota 160).

⁵¹ E ainda é para muitos oficiais, embora mais discretamente do que era no Estado Novo; Mouzinho de Albuquerque é muito apreciado e elogiado, também como político, designadamente por Brandão Ferreira (Ferreira, 2005, 2016), referência de avaliação das qualidades militares usada por um CEMA numa participação criminal (CEMA, 2015: 5).

IV. AUTORIDADE MARÍTIMA DESDE 1982

A desmilitarização da Autoridade Marítima faz parte do processo de transição das FA do Estado Novo para o EDD, definido na CRP em 1982. O processo ainda está em curso; a pressa não é desejável (Busquets, 1996: 297; Serra, 2010: 240); mas passaram 37 anos, sendo o processo mais longo do que em Espanha (Barany, 2012: 346).

Como se explica que num EDD europeu membro da *NATO* desde 1949 e da UE desde 1986, só passados nove anos da revisão constitucional que firmou as fronteiras entre defesa e segurança interna se tenha agendado a criação da política pública de Autoridade Marítima civil? Este capítulo apresenta os factos apurados na investigação neste domínio.

IV.1 AUTORIDADE MARÍTIMA COMO POLÍTICA PÚBLICA

A política pública de Autoridade Marítima tem natureza constituinte (Lowi, 1972: 300), porque se centra nos mecanismos pelos quais um estado exerce a sua autoridade sobre os cidadãos. A Autoridade Marítima em Portugal é uma política pública, porque é concretizada por decisões tomadas por sujeitos de direito público (os órgãos de soberania e os órgãos relevantes da AP); essas decisões são conjuntos intencionais e coerentes, e visam implementar um modelo de ação do Estado português e a execução ou a promoção das suas funções; e tais decisões traduzem-se em ações concretas e individualizadas, face a pessoas físicas e jurídicas (Hill, 2005: 6-12). De acordo com o perímetro que se definir, ou os fins a alcançar, a Autoridade Marítima é uma política pública, ou uma componente de uma ou mais políticas públicas, como a política marítima. De igual modo, definem-se subpolíticas da Autoridade Marítima, como o combate à poluição do mar ou o salvamento marítimo.

Em Portugal, o Sistema da Autoridade Marítima (SAM) é o seu núcleo institucional, ao agregar órgãos e serviços administrativos – 13 (Lampreia, 2013: 32) ou 16 (Lampreia, 2014: 24) – com poderes de autoridade marítima; a eles acresce a Autoridade Tributária, integrada no Ministério das Finanças, que tem tais poderes, mas não referida no art.7º do DL 43/2002. A Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e a Polícia Marítima (PM) estão no cerne operacional desta política pública e são o principal objeto desta investigação.

A Autoridade Marítima concretiza-se pela aplicação da lei diariamente, múltiplas vezes ao dia, em todo o país, pelos funcionários públicos dos serviços com poderes de autoridade marítima. Para aplicar a lei, os funcionários têm o dever e o poder de a interpretar⁵².

⁵² A lei, por muito pormenorizada que seja, tem alguma margem de discricionariedade para ser interpretada e aplicada ao caso concreto; este espaço de manobra permite, até involuntariamente, sobrepor interesses

A Autoridade Marítima exerce-se não só, mas sobretudo, por recursos e capacidades do Estado atribuídos à Armada e por esta administrados⁵³, mas dela formalmente separados, desde as reformas de 1995 e de 2002. Por exemplo, o Comandante-Geral da PM (CG-PM) funciona em infraestruturas do Estado atribuídas à Armada e administradas por esta; de facto, a maioria das infraestruturas atribuídas aos serviços da PM e da DGAM estão atribuídas pelo Estado à Armada, as restantes são arrendadas.

O principal ator institucional da Autoridade Marítima é o capitão de porto: tem competências na administração da justiça, na segurança interna, na proteção civil, na proteção ambiental e coordena os órgãos e serviços com poderes de autoridade marítima, nos espaços marítimos e no DPM. O capitão de porto é um órgão administrativo desconcentrado (Laubadère, 1970: 169-170; Amaral, 1999: 315-316) da DGAM e a principal autoridade marítima local, cujos titulares são oficiais superiores da Armada; as suas decisões são definitivas e executórias⁵⁴ em muitas matérias. As suas competências estão a reduzir-se desde 1974 e mais desde os anos 1990s, em parte devido à integração europeia. Além de muitas competências, é a variedade de atribuições que torna este órgão administrativo único e o distingue de outros. A maioria dos capitães dos portos (sem formação específica na matéria até há poucos anos; e limitada, desde que existe) dependeu sempre dos escrivães, funcionários civis que lhes preparam os processos; por isso, os escrivães têm um grande poder na sombra, difícil de escrutinar. Mas avaliar exatamente esse poder, menor nos grandes centros urbanos e maior nas mais pequenas comunidades, é uma tarefa por realizar; a experiência profissional do autor e contactos informais sugerem-lhe que será trabalhosa, e dificilmente contará com a colaboração do pessoal, pelas fragilidades da Armada que se podem revelar. Mas avaliar o poder dos escrivães em concreto está fora do âmbito desta investigação.

Apresenta-se um resumo das funções e tarefas da Autoridade Marítima no anexo D.

IV.2 PRINCIPAIS MARCOS LEGAIS DA AUTORIDADE MARÍTIMA DEPOIS DE 1982

Com a 1ª Revisão Constitucional (1982), a Armada deixou de poder ter competências próprias na segurança interna, exceto se, e quando, for declarado o estado de sítio, e nos

especiais ao interesse geral.

⁵³ Prefere-se a expressão usada, por ser mais rigorosa do que a corrente “recursos e capacidades da Marinha”, pois eles são do Estado ou, mais rigorosamente, do povo e dos contribuintes – e não dos servidores ou serviços do Estado.

⁵⁴ Delas não cabe recurso hierárquico obrigatório: o recurso pode ser interposto diretamente nos tribunais. E tem a faculdade de execução imediata (Amaral, 2002: 281-287; Caetano, 2010: 104-109).

termos dessa declaração. Em concreto, a Armada deixou de ter base constitucional para dirigir a DGSM, que então integrava o Corpo de Polícia Marítima; a CRP autoriza as FA a colaborar com outros serviços, e a apoiá-los, mas passaram a estar fora da sua missão, que é unicamente a defesa militar contra ameaças externas.

Foram adotadas várias reformas, para integrar o SAM no modelo constitucional pós-1982: uma em 1984 (criação do SAM), outra em 1995 (transformação da PM em força de segurança) e outra ainda em 2002 (reforma do SAM e criação da AMN). Embora as duas últimas tenham ido no sentido correto, ainda está por concretizar aquela integração. Neste capítulo, analisam-se brevemente estas reformas pelo modelo de Knoepfel et al (2007: 30-37 e cap.6), análise já feita em parte em Paulo (2015a; 2015b). A informação obtida na presente investigação revelou factos relevantes, que se divulgam pela primeira vez, confirmando algumas hipóteses e abrindo novas possibilidades de interpretação dos factos. Começa por se definir o perímetro da política pública, em termos formais e funcionais, pela delimitação jurídica face a outras políticas públicas.

A desmilitarização dos pilotos, e das marinhas de comércio, de pesca e de recreio após o golpe militar de 25-Abr-1974, e o acordo que viabilizou a Revisão Constitucional e a LDNFA (1982) faziam crer que seria rápida e eficaz a concretização do novo modelo constitucional. Contudo, o decreto-lei nº282/76 foi objeto de uma interpretação autêntica, através do decreto-lei nº392/83, notando que o espírito daquele diploma legal era de sujeitar a foro militar, o pessoal militarizado da Marinha, que incluía o pessoal da PM. O decreto-lei nº191/84 mudou o nome de “Corpo de Polícia Marítima” para “Polícia Marítima” (art.2º), mas manteve este pessoal integrado no QPMM, inserido na, e sob a direção dos comandos da Armada. O DL 300/84 criou o SAM e manteve a Autoridade Marítima sob a direção do CEMA (Faria, 2012: 112-118). O decreto-regulamentar nº04/85 reforçou a autoridade funcional do Superintendente dos Serviços do Pessoal da Armada sobre “todos os assuntos relativos ao pessoal militar, militarizado e civil da Marinha”, incluindo o pessoal da PM (art.4º). A portaria nº551/85 criou o “Centro de Instrução do Pessoal do Quadro da Polícia Marítima”, cujo regulamento interno devia ser aprovado por despacho do CEMA (3º). O decreto-lei nº52/85 atribuiu aos exércitos competências na fiscalização das pescas marítimas (art.12º), que tratou como missão secundária das FA (nº2) e deixou aos CEM a decisão sobre a administração e o emprego dos respetivos meios (nº3). E o decreto-lei nº278/87 reduziu essas competências, mas não afastou a Armada da fiscalização das pescas marítimas.

Só a partir de 1987, o MDN começou a robustecer-se, para se tornar num MDN típico dum EDD e não só um elemento de ligação do Governo às FA; a supremacia civil ainda é

jovem: “[...] o controlo civil só começou a ser efectivamente exercido nos inícios da década de 90.” (Maxwell, 1995: 194).

Ainda antes da entrada em vigor da LDNFA, o decreto-lei nº433/82 adotou o Regime Geral das Contraordenações, um diploma nuclear do direito sancionatório, no âmbito administrativo, e um instrumento fundamental das autoridades marítimas no seu dia-a-dia.

Na sequência da LDNFA, o decreto-lei nº333/83 adotou a lei orgânica da GNR (LOGNR-1983), adaptada ao novo regime constitucional pós-1982 que a separou das FA.

A competência própria da Polícia Judiciária (PJ) em determinados crimes no território nacional determina que tenha poderes de autoridade marítima. O decreto-lei nº458/82 manteve a “competência exclusiva” da PJ na investigação duma lista de crimes especialmente graves (art.5º) e, em alguns deles, sobre todo o território nacional (art.6º). O decreto-lei nº275-A/2000 reformou a PJ de novo, mantendo a sua competência exclusiva, agora designada de “competência reservada” (art.5º). Nova reforma da PJ, pela lei nº37/2008, passou para a lei nº49/2008 (LOIC-2008) a lista dos crimes sobre os quais a PJ tem competência reservada de investigação (art.5º), incluindo nos espaços marítimos.

O acórdão TC 71/84 afastou a possibilidade de o capitão de porto exercer funções jurisdicionais; a CRP, aplicando o princípio da separação de poderes, atribuiu essas funções em exclusivo aos tribunais judiciais. O legislador entendeu ser útil e necessária uma jurisdição especializada em assuntos marítimos; por isso, a lei nº35/86 criou os tribunais marítimos, sujeitos a diversas reformas; mas apenas foi ativado um, em Lisboa, e é o único que continua a funcionar (2019).

O decreto-lei nº78/87 adotou o novo Código do Processo Penal (CPP). A definição das funções dos órgãos de polícia criminal (OPC), de acordo com as normas constitucionais e para as respeitar, impede as FA de serem OPC. De notar que o CPP revogou implicitamente o Livro V do CPDMM-1943, e o foro penal especial para os marítimos (art.172º a art.342º).

A lei nº20/87, Lei de Segurança Interna (LSI-1987), já incluía o SAM e atribuiu autoridade de polícia aos órgãos regionais (CDM) e locais (capitão de porto) do SAM. Estabeleceu que os “estatutos e diplomas orgânicos das forças e serviços de segurança tipificam as medidas de polícia” (nº2 do art.16º). A portaria nº1223-A/91 criou o número único de identificação de processo criminal (NUIPC) e incluiu a Autoridade Marítima entre os serviços notadores. O decreto-lei nº61/88 criou o Gabinete Coordenador de Segurança e, por dirigir o SAM, integrou nele o CEMA, que já pertencia ao Conselho Superior de Segurança Interna, por via da Resolução do Conselho de Ministros nº12/88.

A norma do DL 282/76 (nº2 do artº4º) que determinava a subordinação do pessoal do

QPMM à disciplina militar foi declarada inconstitucional pelo acórdão TC 308/90. Foi decisivo para a decisão da lei orgânica do XII Governo (nº2 do art.7º do decreto-lei nº451/91) de passar a dependência do SAM para o MDN em vez do CEMA. Mas a reforma não se fez nessa legislatura: o SAM ficou na estrutura da Armada na direta dependência do CEMA (nº2 do art.5º e art.34º do decreto-lei nº49/93, lei orgânica da Marinha, LOMAR-1993). Já o decreto-lei nº248/95 criou a PM, como força de segurança nacional, de acordo com a CRP, e pôs em vigor o Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima (EPPM).

A lei nº113/91, Lei de Bases da Proteção Civil (LBPC), definiu a Proteção Civil como função do Estado e abrangeu o SAR (nº1 do art.3º); determinou que o EMGFA (alínea b) do nº2) e o SAM (alínea d) do nº2) estivessem representados na Comissão Nacional de Proteção Civil (CNPC), então criada (art.15º); designou o SAM “agente de proteção civil” (art.18º); criou centros operacionais regionais, distritais, municipais e o nacional (art.20º), no qual o EMGFA estava representado, mas o SAM e o salvamento marítimo não. O decreto-lei nº203/93 densificou a lei nº113/91, mas continuou sem prever a articulação com o SAM ou o SAR, embora exercesse a sua atividade “em todo o território nacional” (nº1 do art.3º), no qual se incluem o DPM e os espaços marítimos.

A Resolução do Conselho de Ministros nº25/93 aprovou e pôs em vigor o Plano Mar Limpo, que organizou a resposta dos serviços públicos (sobretudo, SAM e administrações portuárias) aos eventos de poluição do meio marinho; e criou o Conselho Consultivo do SAM (nº7 e nº8).

O decreto-lei nº230/93 extinguiu a GF e integrou-a na GNR, criando a Brigada Fiscal (art.1º), que este DL regulou. O decreto-lei nº231/93 adotou nova reforma e a LOGNR-1993; a GNR continuou a ser uma “força de segurança constituída por militares organizados num corpo especial de tropas” (art.1º); e conferiu aos militares da GNR o atributo de OPC (nº1 do art.4º). Na reforma da segurança interna de 2007, foi adotada a lei nº63/2007 (LOGNR-2007), que dividiu a Brigada Fiscal na Unidade de Ação Fiscal e na Unidade de Controlo Costeiro (UCC-GNR) (art.22º e art.40º), com poderes de polícia no mar territorial e na zona contígua (art.5º), e cujo comando pode ser atribuído a oficiais da Armada (nº3 do art.40º); os comandos superiores da GNR são exercidos por oficiais do Exército até haver oficiais-generais próprios (art.23º, art.25º, art.27º, art.32º a 34º, art.40º, art.43º a 45º). Destacam-se ainda as normas (art.51º e nº2 do art.53º) que regulam a sua relação com a AMN, densificadas pelo decreto-regulamentar nº86/2007, para regular, de forma integrada, a articulação nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, entre autoridades de polícia, sobretudo a GNR e a PM, e as demais entidades competentes; para tal, criou o Centro Nacional Coordenador

Marítimo (CNCM), um fórum de coordenação dos órgãos e serviços que operam na segurança interna, que funcionou no Centro de Operações Marítimas (COMAR) da Armada.

O decreto-lei nº15/94 criou o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo (SNBSM), para a salvaguarda da vida humana no mar (art.1º), na dependência direta do MDN, ao qual compete a direção superior (art.2º); atribuiu a execução ao Serviço de Busca e Salvamento Marítimo (SBSM) (nº1 do art.6º), em parte a cargo da Armada, à qual compete coordenar as operações de *SAR*, disponibilizar os recursos necessários ao funcionamento dos centros de coordenação (*MRCC* e *MRSC*) e os navios militares (Navio da República Portuguesa, NRP) para executar as missões de *SAR* (art.13º); ao capitão de porto atribuiu, nos espaços marítimos sob a respetiva jurisdição, a coordenação de *SAR*, “dentro dos limites das suas capacidades” e até que os centros de coordenação de *SAR* a assumam (art.14º); definiu as áreas de responsabilidade do SBSM (art.5º); e previu a articulação com o Serviço Nacional de Proteção Civil e outros serviços, em termos genéricos e a definir mais tarde por protocolos (art.15º). Sem normas no plano legal, a regulamentação foi deixada ao âmbito administrativo da Armada; e não se conhece, por não estar no domínio público. O decreto-lei nº253/95 criou o Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Aéreo (SNBSA), independente do anterior, e assim permanece (2019).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), ou Lei do Mar, entrou em vigor em Portugal em 1997. Como instrumento de direito internacional vincula os estados, mas deixa margem para que cada um adapte as normas internacionais às condições nacionais. A CNUDM inovou ao definir três perfis de atribuições e competências dos estados sobre os navios e as suas guarnições: estado costeiro ou ribeirinho (*coastal state*), que se ocupa de matérias como a polícia marítima, a proteção ambiental, a segurança da navegação e o salvamento marítimo no mar; estado de porto (*port state*), que, além daquelas, se ocupa de matérias como as vistorias técnicas e documentais (*port state control*) nas zonas portuárias; e estado de bandeira (*flag state*), que se ocupa de matérias como os registos profissionais e patrimoniais, a aprovação e a certificação de navios, e a formação e a certificação do pessoal de navios com a sua bandeira. Os serviços que integram o SAM desde 2002 cobrem os três perfis. Mas a DGAM e a PM concentram-se no perfil de estado costeiro; por via dos registos, também têm funções de estado de bandeira; e por via da polícia, também no estado de porto (as vistorias deixaram de competir à DGAM, e passaram para o ministério responsável pelos assuntos do mar). A CNUDM definiu em conceito os espaços marítimos e a lei nº34/2006 delimitou-os em Portugal. À luz da CNUDM, a distinção existente em Portugal desde 1974 entre a Autoridade Marítima e a Administração Marítima é artificial.

O decreto-lei nº383/98 reformou o regime de exercício e fiscalização das pescas marítimas, que vinha do DL 278/87, e republicou-o atualizado. Designou o inspetor-geral das Pescas como autoridade nacional de pesca (art.15º-A) e atribuiu à Inspeção-Geral das Pescas a coordenação no âmbito nacional da “fiscalização das atividades de captura, desembarque, cultura e comercialização das espécies marinhas, no âmbito da defesa, conservação e gestão dos recursos” e atribuiu a fiscalização “aos órgãos e serviços dos Ministérios da Defesa Nacional, das Finanças, da Administração Interna, da Economia, da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas e do Ambiente, no âmbito das atribuições e competências que lhes estejam legalmente conferidas relativamente à inspeção, vigilância e controlo.” (nº1 do art.15º). Reforçou a decisão do DL 278/87 de pôr fim ao exclusivo que a Armada e a DGM tinham desde 1892 sobre a fiscalização das pescas marítimas. A Armada não tinha competência para investigar e instruir os processos, por não ser uma polícia (art.27º). Não alterou as competências sancionatórias do capitão de porto (nº1 do art.23º), mas alargou-as ao inspetor-geral das Pescas (nº2 do art.23º). Mais tarde, o decreto-lei nº79/2001 criou e regulou o Sistema Integrado de Informação e Apoio à Vigilância, Fiscalização e Controlo da Atividade da Pesca (SIFICAP), e incluiu a FAP e a Armada, a par da GNR e dos Governos Regionais, entre os serviços competentes para exercer vigilância, fiscalização e controlo das atividades da pesca (art.2º), sem especificar o que competia a cada serviço.

Entre os numerosos ilícitos sobre os quais as autoridades marítimas são competentes para autuar, instruir processos e aplicar coimas, destacam-se os de poluição do meio marinho, cujo regime é regulado pelo decreto-lei nº235/2000, e é responsável por uma importante fração das atividades da PM e da DGAM e das respetivas receitas. Este diploma inseriu nesta matéria o Conselho Consultivo do SAM, cuja composição foi definida na portaria nº522/2001. O âmbito contra-ordenacional foi muito reduzido pela lei nº81/2015, que alterou o Código Penal e alargou o âmbito criminal dos ilícitos de poluição do meio marinho, transferindo para o Ministério Público a direção da investigação.

A lei nº27/2006 aprovou nova LBPC; criou a Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC) (art.44º) e definiu níveis nacional, regional e municipal na estrutura da Proteção Civil (art.45º). Reviu o conceito de agentes de proteção civil (art.46º) e atribuiu essa designação indefinida às FA (alínea c) do nº1) e às “autoridades marítima e aeronáutica” (alínea d) do nº1), inserindo-as, pela primeira vez, na Proteção Civil. A CNPC continuou a manter a representação do EMGFA e da “Autoridade Marítima” (nº2 do art.37º). Esta lei regulou o modo como as FA atuam nas missões de proteção civil (cap.VI), dependendo em princípio da autorização do CEMGFA (art.56º) e mantendo a sua cadeia de comando (art.57º), o que pode

ocorrer nas modalidades de controlo operacional ou controlo tático⁵⁵.

A necessidade de articulação operacional das diversas entidades relevantes nos diversos cenários de emergência levou a criar o Sistema Integrado de Operações de Socorro (SIOPS), pelo decreto-lei nº134/2006 que, pela primeira vez, previu a articulação com o SNBSM (art.32º) e com o SNBSA (art.33º); estabeleceu que, no caso de “acidente grave ou catástrofe iminente ou ocorrido nas costas litorais de Portugal e demais áreas de responsabilidade da autoridade marítima”, o Centro de Coordenação Operacional Nacional “coordena as ações de todas as entidades necessárias à intervenção e articula-se com o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo-MRCC de Lisboa” sem prejuízo do que dispõem o DL 15/94 e o decreto-lei nº44/2002 (art.32º). O modelo não é simples e não parece funcionar, como o acidente em 2017 numa praia de S.João da Caparica sugere (Tavares e Ferreira, 2017).

A lei nº21/2000 (LOIC-2000) foi substituída pela lei nº49/2008 (LOIC-2008). Esta estabeleceu que todos os OPC são de competência específica (nº2 do art.3º), exceto a PJ, a GNR e a PSP, que são de competência genérica (nº1 do art.3º); e manteve a competência reservada da PJ sobre a investigação de um catálogo de crimes graves, incluindo nos espaços marítimos (nº2 do art.7º). A LSI-2008 criou o Sistema de Segurança Interna (SSI), dirigido por um secretário-geral (SG), mas manteve o Conselho Superior de Segurança Interna (e a AMN-órgão; alínea i) do nº2 do art.12º) e o Gabinete Coordenador de Segurança (art.11º); afirma que “os órgãos da Autoridade Marítima Nacional” exercem funções de segurança interna (alínea a) do nº3 do art.25º), não incluiu a PM no elenco das FSS (nº2 do art.25º) e nunca referiu explicitamente a PM nem a natureza dos órgãos da AMN (Pires, 2014).

O decreto-lei nº233/2009 (LOMAR-2009) incluiu disposições relativas à AMN (art.36º e art.38º) e revogou a anterior. O decreto-lei nº185/2014 (LOMAR-2014) eliminou as disposições específicas sobre a Autoridade Marítima da LOMAR-2009 (que revogou), mas estabeleceu a possibilidade de se acumularem cargos na Armada, e na DGAM e PM.

O decreto-lei nº72/2013 alterou de novo o DL 134/2006 (SIOPS) e republicou-o; também não se referiu explicitamente a representantes da PM ou da DGAM nos centros de coordenação operacional nacional (nº2 do art.3º) e distrital (nº2 do art.4º), mas reforçou a articulação dos vários serviços com atribuições de proteção civil com as autoridades marítimas e o SBSM (art.32º). Nova lei orgânica da ANPC foi posta em vigor pelo decreto-lei

⁵⁵ Nos EUA designados, respetivamente, *OPCON* e *TACON*, o primeiro com um âmbito geográfico ou temporal mais alargado do que o segundo, sendo semelhantes no restante (*DOD*, 2011: 269-270 e 359; anexo E); estes conceitos foram adotados em Portugal.

nº73/2013, sem alterações de relevo ao que aqui importa.

A lei nº80/2015 alterou de novo a lei nº27/2006, tendo substituído “autoridade marítima” por “Autoridade Marítima Nacional” (art.37º) e “órgãos da Autoridade Marítima Nacional” (art.46º); criou uma norma que vincula as “estruturas e órgãos da autoridade marítima nacional” a garantir “a articulação operacional, nos referidos espaços, com as estruturas previstas no SIOPS.” (art.48º-A); e passou a incluir, como e onde aplicável, os capitães dos portos nas comissões distritais e municipais de proteção civil (art.39º e art.41º).

O decreto-lei nº45/2019 substituiu a ANPC pela ANEPC, mas manteve a competência só sobre o território nacional. Determinou a revisão do SIOPS, por concluir no fim da legislatura (2019).

IV.3 A CRIAÇÃO DO SISTEMA DE AUTORIDADE MARÍTIMA (1984)

Criado e identificado o problema em 1982, a revisão constitucional constituiu o agendamento, e o legislador estava obrigado a formular e concretizar a nova política pública de Autoridade Marítima. Mas o DL 392/83 subordinou o pessoal da PM ao foro militar; e o DL 191/84 alterou a designação de “Corpo de Polícia Marítima” para “Polícia Marítima” e manteve o respetivo pessoal na Armada. O preâmbulo do DL 300/84 declarava visar adaptar a Autoridade Marítima ao regime pós-1982; mas não foi o que ocorreu. A regulamentação da DGM, prevista no DL 300/84, começou a ser formulada em 1985, sofreu um impulso em 1991, mas nunca foi criada.

A primeira versão do decreto-regulamentar da DGM foi enviada por esta ao MDN (BCM-AHM, 1987a). A Secretaria de Estado da Administração Pública não concordou, pois a DGM não passava, pelo projeto, a ser uma direção-geral com estrutura hierárquica ou de linha, como as demais; e insistiu na aplicação da lei geral quanto ao provimento do pessoal dirigente, admitindo que podiam ser nomeados oficiais-generais e oficiais superiores (BCM-AHM, 1987b). A Armada queria manter o capitão de porto e o CDM na dependência direta do CEMA, e a DGM como serviço central de apoio às autoridades marítimas locais e regionais, só com autoridade funcional sobre aquelas autoridades (BCM-AHM, 1987c); por isso, rejeitou as posições desta Secretaria de Estado e o processo arrastou-se até 1991.

A ausência de solução entre 1982 e 1990 pode dever-se à discordância dos governantes em 1983 (Governo PS e PSD) em relação ao acordo de 1982; é de recordar que o PS estava dividido na matéria (Amaral, 2008: 346). Outra explicação pode ser a crise de endividamento externo, e as eleições e as mudanças de governo ocorridas de 1982 a 1985; a Autoridade Marítima não seria prioritária face à pressão das finanças públicas; mas foi neste Governo que

existiu pela primeira vez um Ministério do Mar. Uma terceira hipótese explicativa, será uma especial confiança do Governo no titular do cargo de CEMA, um oficial que sobreviveu ao fim do Conselho da Revolução e foi CEMA até 1988⁵⁶ (Agüero, 1995: 148). Sem crises mediáticas, o Governo estaria a tentar reformar todo o modelo de governança do setor marítimo, em articulação com o processo de adesão às Comunidades Europeias, conhecendo as resistências da Armada (expressas, por exemplo, na oposição à subordinação ao MDN e ao fim das funções de polícia marítima). O DL 392/83, o DL 191/84, o DL 300/84, o DL 52/85, o DL 278/87, a LSI-1987 e os programas de Governo até 1991 sugerem que a Armada resistiu à retração resultante da revisão constitucional de 1982⁵⁷. Não se conhecem iniciativas fora da AP para agendar a reforma da política pública de Autoridade Marítima, nem a matéria mereceu atenção mediática. Não foi possível explicar este processo na presente investigação, pelo que fica em aberto para estudo futuro.

IV.4 O AGENDAMENTO DE 1991

O DL 300/84 não resolveu o problema de 1982 e não foi regulamentado, como nele se estabelecia. Era necessário reagendar nova reforma para integrar a Autoridade Marítima na CRP-1982; o acórdão TC 308/90 tornou-a premente quanto à PM. Logo após a tomada de posse de Fernando Nogueira como MDN (05-Mar-1990) foi agendada a reforma, que visava concretizar as fronteiras constitucionais entre FA e FSS; o passo formal foi dado pela lei orgânica do XII Governo Constitucional (DL 451/91), que colocou o SAM na dependência direta do MDN; o Programa do XII Governo especificou:

“c. Sistema de autoridade marítima

O sistema de autoridade marítima, elemento fundamental da afirmação da soberania nacional nas nossas costas e nas águas sob jurisdição portuguesa, será objecto de aperfeiçoamento e modernização. [...] na sequência da aplicação do princípio de que aos ramos das Forças Armadas cabe essencialmente a missão de aprontar e manter a força militar adequada, o sistema de autoridade marítima transitará para a dependência directa do Ministro da Defesa Nacional. O Governo procederá igualmente à actualização dos normativos relacionados com o sistema de autoridade marítima, em especial o domínio público marítimo e o regulamento geral das capitánias.” (Conselho de Ministros, 1991: 7)

A formulação dividiu-se em três processos, assentes em negociações entre a Direção-

⁵⁶ O Almirante António Sousa Leitão tomou posse como CEMA com 34 anos de serviço (dos mais novos de sempre), não saiu com o fim do Conselho da Revolução e o seu mandato de 10 anos foi dos mais longos de sempre, mesmo comparando com os outros ramos e com os ministros da Marinha.

⁵⁷ A resistência era mais alargada: também o Exército resistia à desmilitarização da PSP (Colaço e Gomes, 2001) e a uma reforma profunda da PJM (Paulo, 2018e: 241-244).

Geral do Pessoal e Infra-Estruturas⁵⁸ (DGPIE) e a Armada⁵⁹, registadas em atas:

- Um, sobre a PM, pela necessidade de cumprir o disposto no acórdão TC 308/90, ocupou-se do estatuto do pessoal da PM, do seu regulamento disciplinar e do estatuto do restante pessoal do QPMM; criou o EPPM, mas não o diploma orgânico da PM; os outros dois pontos e diplomas legais ficaram para depois⁶⁰.
- Outro, que vinha de 1985, de formulação do decreto regulamentar da DGM, previsto no nº1 do art.12º do DL 300/84; o âmbito foi alargado para uma reformulação do SAM (BCM-AHM, 1992a, 1992c).

Para resolver o problema formal de colocar o setor do mar conforme com a CRP havia que resolver um problema substantivo, reconhecido pelos atores envolvidos: Portugal dispõe de amplos espaços marítimos para fiscalizar; a competência da fiscalização está atribuída aos serviços que não têm os recursos (PM, GNR e outros) e o serviço que tem os recursos capazes (navios para operar em todos os espaços marítimos portugueses) não tem as competências na CRP e na lei. Uma vez assente que a CRP separa as FA das FSS por fortes razões substantivas só há duas opções, dentro das normas constitucionais: a Armada apoia as FSS; ou transfere para as FSS os recursos necessários para estas fiscalizarem. Mas a Armada não é um agente passivo, que executa sem mais as decisões dos órgãos de soberania; a Armada tem interesses na segurança marítima, pois os seus oficiais têm-na dirigido há mais de século e meio. Foi neste enquadramento que se procuraram as soluções de política pública e aqueles processos se desenvolveram. Dois deles são muito informativos e constituem o objeto das duas secções que se seguem.

IV.5 A CRIAÇÃO DA POLÍCIA MARÍTIMA COMO FORÇA NACIONAL EM 1995

IV.5.1 Formulação e concretização

A iniciativa de Fernando Nogueira, de concretizar as fronteiras constitucionais entre FA e FSS, suscitou uma reflexão na Armada, que fixou por décadas a sua posição na matéria: apesar de saber da duvidosa constitucionalidade de executar funções de autoridade marítima, a Armada empenhou-se em evitar que o SAM deixasse de ser dirigido pelo CEMA, alargando

⁵⁸ Representada frequentemente pelo seu Subdiretor-geral, Dr. José Martins de Sá.

⁵⁹ Representada frequentemente pelo chefe da 1ª Divisão do EMA, Capitão-de-mar-e-guerra António Neves de Bettencourt.

⁶⁰ O estatuto de militarizado já esteve para ser extinto, mas tem-se mantido, apesar de não estar definido um conteúdo funcional na lei, nem ninguém saber que problema resolve, que não pudesse ser resolvido pelos estatutos militar ou civil.

a ideia de segurança marítima⁶¹. Chamando a atenção para o interesse de outros organismos em receber as atribuições e competências do SAM, a Armada procurou “entrosar” mais o SAM, substituiu o termo “civil” por “marítimo” no seu discurso interno e externo, e voltou a rejeitar a “estrutura de linha” na DGM (Silva, 1990). As questões de constitucionalidade não integraram o discurso oficial e externo da Armada; mas estavam presentes no debate interno do EMA, da DGM, entre estes, e com o CEMA. Foi neste contexto que, sem referir a restrição constitucional, um prestigiado almirante⁶² veio defender o SAM inserido na Armada, por causa da imagem corporativa (Horta, 1991: 24). Mas a restrição constitucional era conhecida da Armada, nesta e noutras negociações em que esteve envolvida (MDN-DGRDN, 1995).

Na linha do conceito de “braço operacional” do capitão de porto, a Armada aceitou que a PM podia desempenhar funções de ordem e segurança pública, na dependência do DGM e do CEMA, mas nas suas propostas não atribuía a competência de OPC ao pessoal da PM. Essa opção veio da DGPIE, e foi consagrada no DL 248/95 (BCM-AHM, 1993).

A concretização desta reforma iniciou-se com a entrada em vigor do DL 248/95 e a aprovação do EPPM, do qual se destaca o seguinte:

- Institucionalizou a PM como uma força policial, dado que tem atribuições e competências de ordem e segurança públicas (nº3 do art.1º; e nº1 do art.2º do EPPM). Sem diploma orgânico da PM, por criar, o EPPM não tipificou as medidas de polícia, como exigia a LSI-1987.
- Manteve a PM inserida no SAM (art.1º); mas o SAM ainda estava integrado na Armada e sob a direção do CEMA (art.34º da LOMAR-1993); o DL 248/95 revogou implicitamente o DL 49/93 no que concerne à PM, mas isso não era óbvio para leigos em Direito.
- Agregou dois grupos do QPMM, o Corpo de Polícia Marítima e os cabos-de-mar, num novo quadro com estatuto próprio, o EPPM, segundo um regime de base civil, ao qual se aplicam subsidiariamente vários regimes da PSP; assim, o pessoal da PM foi desvinculado da Armada.
- Estabeleceu que o capitão de porto é, por inerência, o comandante local da PM; e o

⁶¹ Visou alargar o seu âmbito e tornar aceitável a Autoridade Marítima militar: “*Maritime strategy [...] is broader, potentially embracing all the nation’s uses of the sea, economic as well as defensive.*” (Germond, 2015: 49).

⁶² O vice-almirante Henrique Silva Horta foi chefe da Casa Militar do PR, General Ramalho Eanes (28-Abr-1981 a 10-Mar-1986), quando ocorreu a 1ª Revisão Constitucional e foi posta em vigor a LDNFA, que o então PR vetou.

CDM, o comandante regional (nº1 do art.8º do EPPM).

- Como força de segurança, a organização da PM tornou-se única em todo o território nacional (nº4 do art.272º da CRP), e é desconcentrada. Acabou assim o modelo da PM como “braço operacional” do capitão de porto; mas não na prática⁶³. Como força de segurança nacional, apesar de ser militarizada e não militar, a PM pode definir-se como gendarmaria marítima.
- O pessoal da PM é OPC (nº2 do art.2º do EPPM) e tem competências na administração da justiça. A LOIC-2008 clarificou a natureza da PM como polícia de competência específica ou especial (Clemente, 1998: 55), em razão da matéria e do território.

O DL 248/95 constituiu um compromisso entre os fins visados pelo Governo (estabelecer a PM como força de segurança) e o objetivo da Armada, expresso na negociação de 1991 a 1995 (não sofrer retração de serviços nem de recursos). Uma das manifestações desse compromisso é que o DL 248/95 criou a PM como força de segurança, mas sem diploma orgânico⁶⁴.

Criada a PM, a portaria nº1335/95 criou o seu quadro de pessoal, com as categorias de inspetor, subinspetor, chefe, subchefe e agentes de 1ª, 2ª e 3ª classe, e um total de 513 efetivos a alcançar cinco anos mais tarde (2000). Esta portaria continua em vigor em 2019.

IV.5.2 Avaliação

O PSD apresentou em 09-Out-1996 na Assembleia da República (AR), o Projeto de Resolução 29/VII que visava integrar a PM na Brigada Fiscal da GNR⁶⁵; o MDN opôs-se a ela (MDN-DGRDN, 1997) e argumentou que uma guarda costeira “era um investimento que não era possível para o Estado, que não lhe parecia exequível e que não queria desresponsabilizar a Marinha desta tarefa” (MDN-DGRDN, 1997: 4). O PS na AR seguiu a posição do MDN e a iniciativa caducou com o fim da legislatura (1999), sem ter sido sequer debatida.

O Governo e a Armada nunca se pronunciaram sobre a substância do diploma orgânico da PM, ou a sua falta. Mas a lei nº17/2006, Lei Quadro da Política Criminal, considera-a um

⁶³ Já depois da reforma do SAM de 2002, o próprio DGAM e CG-PM disse: “[...] autoridade marítima (Capitania do Porto, através da Polícia Marítima);” (DGAM, 2003: 28).

⁶⁴ A partir da revisão constitucional de 1997, este diploma teria de ser uma lei da AR, pois esta passou a ter competência reservada sobre o regime das forças de segurança.

⁶⁵ Subscrita pelos então deputados Luís Marques Mendes, Carlos Encarnação (Adjunto do MAI, no XII Governo), Guilherme Silva e Miguel Macedo (MAI, no XIX Governo de 2011 até 2014).

pressuposto de qualquer OPC. Só a ASPPM e o PCP defenderam a necessidade de se criar aquele diploma orgânico (ASPPM, 2016a); este partido apresentou uma proposta de diploma orgânico da PM na AR (PCP, 2016), rejeitada em 2018.

Nos anos seguintes a 1995, foram publicados os diplomas que regulamentaram o EPPM (Paulo, 2018e: 235-265). De notar que o EPPM tem 23 anos e não se conhece agendamento da sua revisão em aspetos substantivos; as leis orgânicas e os estatutos de pessoal das outras polícias são revistos a cada 10-15 anos.

IV.6 A REFORMA DO SISTEMA DE AUTORIDADE MARÍTIMA

A regulamentação do SAM não foi concluída na legislatura de 1991-1995, nem foi concluída a formulação da reforma do SAM, para que o processo tinha evoluído. Por isso, foi reagendada pelo XIII Governo (PS-1995), que também não a concluiu, e de novo pelo XIV (PS-1999), desta vez com êxito.

IV.6.1 Formulação de 1991 a 1995

Tal como a criação da PM, a formulação da reforma do SAM assentou numa negociação formal (registada em atas) entre a DGPIE e a Armada. Logo em 1992, o CEMA informou o MDN da posição da Armada; defendeu a sinergia e as capacidades que só a Armada, sob a direção e comando único do CEMA, possuía para atuar no mar, no contexto de redução das despesas públicas⁶⁶; defendeu que, com a saída do SAM da Armada, esta mantinha os seus recursos e o SAM se tornava um encargo adicional do MDN; valorizou a acumulação de cargos dos Comandantes de Zona Marítima (CZM) e dos CDM, que vinha do DL 717/76; sublinhou a importância da unidade de comando para a eficácia do exercício da autoridade do Estado no mar⁶⁷; e defendeu que os DM e as capitánias deviam limitar-se a atuar no DPM (Ponte, 1992). Ficou claro que a Armada visava evitar nova retração, a acrescentar às de 1974 e de 1982 (esta mais teórica do que prática), face ao que foi o Ministério da Marinha no Estado Novo.

Vem a propósito notar que, num debate parlamentar sobre segurança interna e a integração da GF na GNR⁶⁸, o então deputado Adriano Moreira colocou ao MAI uma questão sobre a guarda costeira e a Armada, quando em Espanha estava prestes a entrar em vigor o

⁶⁶ Houve crescimento do PIB em 1991 e em 1992, mas a taxa foi negativa em 1993 (Mateus, 1998: 142).

⁶⁷ A unidade de comando era um dos argumentos usados para defender a recriação da aviação naval, quando estava em curso a aquisição de helicópteros para as fragatas da classe “Vasco da Gama”. O então CEMGFA, General José de Lemos Ferreira (FAP), defendia que os helicópteros deviam ser da FAP e não da Armada.

⁶⁸ A GF foi extinta pelo DL 230/93 e integrada na GNR como Brigada Fiscal pelo DL 231/93.

novo modelo de administração e autoridade marítima, civil e sem a Armada:

“Adriano Moreira – A certa altura vimos desenhar-se uma espécie de orientação, no sentido de vir a aparecer uma guarda costeira. A sua intervenção põe fim a essa aspiração e a essa preocupação [...]. [...] Deve a Marinha continuar ocupada com esse encargo? [...] É necessário pensar se essa função não está ultrapassada, se ela não vai exigir a intervenção de outras corporações e até [...] do poder local. Como a Marinha já tem 12 missões de interesse público, não se lhe pode, clara e definitivamente, entregar toda a responsabilidade da segurança marítima.” (AR, 1992: 47)

“MAI – [...] a filosofia não é, claramente, a da guarda costeira. [...] a meu ver, não se justifica que esta missão, a de policiamento, seja atribuída às Forças Armadas. O que há [...] de diferente entre Portugal e Espanha é o facto de a Marinha ter aqui uma componente de ajuda. [...] não é necessário, penso eu, comprar lanchas para atuar no mar-4 ou no mar-5, para a Guarda Fiscal. [...] essas lanchas existem do ponto de vista da Marinha. Sendo assim, a Guarda Fiscal não as tem nem vai tê-las.”(AR, 1992: 49-50)

É oportuno referir a reação de incómodo do CEMA à publicação da lei orgânica do Ministério do Mar (DL 154/92), na qual viu sobreposições de atribuições entre o novo ministério⁶⁹ e o SAM, reação que comunicou oficialmente ao MDN (BCM-AHM, 1992b).

Na negociação entre o MDN e a Armada, o representante do MDN sublinhou que “o SAM deve depender do MDN por imperativo constitucional” pois “as suas atividades não se inserem na área da defesa militar”. Esta mensagem passou para o debate interno do EMA; mas não é clara a intervenção dos assessores jurídicos do EMA na preparação das posições da Armada, exceto talvez neste trecho de um apontamento do EMA:

“[...] mantém-se a convicção de que será possível distinguir actividades de duas naturezas diferentes: umas de natureza administrativo-logística, a assegurar pela estrutura de apoio pertencente à Marinha; outras, de natureza operativa, que se reflectem junto dos cidadãos e que são executadas, nomeadamente, ao nível das capitánias.” (BCM-AHM, 1992e: ponto 2.d.(4))

O mesmo apontamento recomenda que, caso o SAM saia da estrutura da Armada, “a vigilância e fiscalização do mar [devem manter-se] como actividades exclusivas da Marinha” (BCM-AHM, 1992e: ponto 4.a.(2)). Se o SAM não saísse, a fiscalização mantinha-se, como estava, na Armada.

O Governo manifestou a intenção de manter na Armada a gestão do SAM, mediante delegação de competências do MDN no CEMA e sugeriu que os DM poderiam ser extintos (BCM-AHM, 1992c). O MDN não revelou ter um modelo claro, pois defendia ao mesmo tempo que os órgãos do SAM não eram da Armada, e que esta podia gerir o SAM, pelo que “a instituição militar não sofre qualquer ameaça no seu princípio de unidade de comando”

⁶⁹ O ministro do Mar era o Capitão-de-fragata Eduardo Azevedo Soares, na reserva. Como militar, era mais moderno do que o então CEMA, o Almirante António Fuzeta da Ponte.

(BCM-AHM, 1992c e 1992d).

A Armada afirmou que não queria “gerir um sistema que não lhe pertence” (BCM-AHM, 1992e: ponto 2.b.(3)). Parecia um veto e a sua força resultava da convicção, existente no MDN, de que, se a Armada recusar gerir o SAM, mais ninguém em Portugal teria capacidade para tal, e o SAM colapsava (BCM-AHM, 1992e: ponto 4.b).

O MDN e o Governo aceitaram esta posição da Armada, sem considerar a opção de uma mudança gradual; mas a Armada, no âmbito de um estudo informal interno que considerou seis alternativas, considerou-a como a “solução 6”, a última das opções que o EMA definiu para satisfazer os requisitos do MDN (BCM-AHM, 1992e: ponto 2.c.(2)).

Entretanto, surgiu na DGM, no âmbito da “solução 2”, a ideia da “autoridade marítima de âmbito nacional, em acumulação de funções, mas considerado como não-pertencente à administração militar”; admitiu-se então chamar-lhe “autoridade marítima nacional” ou “prefeito marítimo” (BCM-AHM, 1992e: ponto 2.d.(2)), revelando a inspiração de França. A “autoridade marítima nacional”⁷⁰ seria uma entidade entre o MDN e o SAM; o CEMA aprovou-a (BCM-AHM, 1992h; BCM-AHM, 1992i), foi proposta ao MDN, mas foi recusada:

“A solução de criar uma “autoridade marítima nacional” não teria, por certo, acolhimento ao nível governamental.

Os directores-gerais dependem directamente do Governo e o posicionamento do CEMA ao nível de um super director-geral, significaria subalternizar o CEMA que, para diversos efeitos, se situa no nível ministerial.” (BCM-AHM, 1992g: ponto 6.b)

A última afirmação é surpreendente, porque os CEM são dirigentes administrativos, não estão de todo no plano político; mas afirmações destas, apesar de feitas em contextos de diálogo e sem qualquer valor vinculativo, ajudam a explicar por que o CEMA se acha num plano ministerial, como quando, por exemplo, atribui a medalha naval de “Vasco da Gama”.

O representante do MDN afirmou ainda naquele contexto que “na prática não se pretende tirar o SAM da Marinha” (BCM-AHM, 1992g: ponto 4.a) e acrescentou que a solução que propunha:

“[representava] uma solução habilidosa para tornear eventuais dificuldades de âmbito político. Ou seja, para tornar mais simples a aprovação da solução ao nível dos outros departamentos do Estado, o que não deverá menosprezar-se face às apetências do Ministério do Mar, nomeadamente, para assumir o controlo desta área.” (BCM-AHM, 1992g: ponto 5). E acrescentou: “O facto de a Marinha gerir o SAM, que depende do MDN, resolve o problema e não deverá ter reflexos negativos no funcionamento do

⁷⁰ Esta expressão já tinha surgido em 1956, a propósito da criação por Tenreiro de um “capitão do porto nos mares da Terra Nova e Gronelândia”, para chefiar os serviços de assistência à frota bacalhoeira (Garrido, 2009: 212).

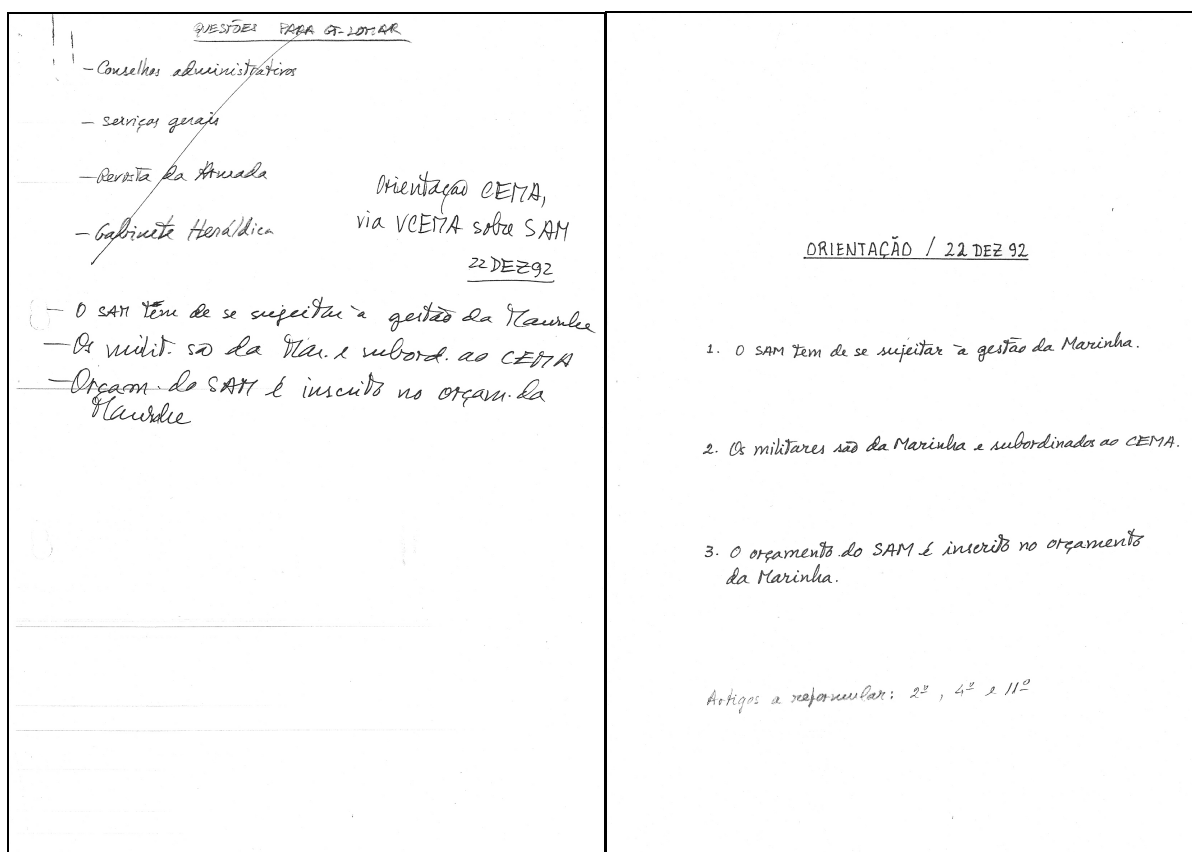
SAM, visto que o “princípio da boa-fé” estará subjacente na articulação MDN/CEMA/DGM. O Director-Geral da Marinha será sempre da confiança no CEMA e mesmo que o DGM vá a despacho ao MDN [...], o CEMA poderá fazer prevalecer a sua posição junto do MDN. Inclusivamente, proporá a exoneração do DGM se essa medida se tornar necessária.” (BCM-AHM, 1992g: ponto 6.d). Notou ainda que: “O pessoal militar em serviço na DGM é cedido pela Marinha, ficando os militares dos QP adidos ao quadro;” (BCM-AHM, 1992g: ponto 7.b.(6)). Acrescentou que: “As unidades navais continuarão a realizar missões de fiscalização da pesca e outras, na dependência de comandos operacionais;” (BCM-AHM, 1992g: ponto 7.b.(8)). E, por fim, afirmou que: “Afigura-se que a acumulação de funções dos comandos de zona marítima com as de chefes dos departamentos marítimos será, eventualmente, possível, enquanto os chefes dos departamentos forem militares da Marinha. [...] Esta solução de acumulação [...], tornaria menos provável a nomeação de elementos não militares para chefiar departamentos marítimos.” (BCM-AHM, 1992g: ponto 7.b.(8))

Pelo que veio a concretizar-se dez anos depois, são de notar os seguintes aspetos sobre o anteprojeto de decreto-lei da Armada para substituir o DL 300/84 (BCM-AHM, 1992h):

- A afirmação explícita na Informação que cobria o projeto de decreto-lei de que era “interesse da Marinha” ter o exclusivo da fiscalização do mar com os NRP (nº2).
- A atribuição de competências delegadas ao CEMA pelo MDN (nº2 do art.2º).
- A limitação das atribuições e competências da DGM à “direção, coordenação e inspeção dos órgãos do SAM” (nº1 do art.4º). Fixava-se assim a estrutura hierárquica da DGM, confirmada nas normas relativas aos sub-DGM, CDM, capitães dos portos e delegados marítimos. Todos seriam nomeados pelo MDN, ouvido o, ou sob proposta do CEMA. A acumulação de cargos na estrutura militar ainda estava por assentar nesta fase.
- A acumulação dos cargos de sub-DGM com o de comandante-geral do CPM, dos CDM com os comandos regionais, e dos capitães dos portos com os comandos locais (nº2 do art.10º).
- A restrição a vice-almirantes (só a classe de Marinha tem vice-almirantes) da chefia da DGM (nº3 do art.4º), a contra-almirantes da classe de Marinha de sub-DGM (nº4 do art.4º) e contra-almirantes ou capitães de mar e guerra dos CDM (nº3 do art.5º).
- O art.11º deste anteprojeto (da Armada) de decreto-lei estabelecia que a “Marinha afecta à DGM os meios humanos e materiais necessários ao funcionamento do SAM” (nº1). Foi controverso, mesmo na Armada. Por causa disso, foi elaborado um breve apontamento, manuscrito, sem assinatura e com a data de 21-Dez-1992; o seu autor referiu “meios que actualmente pertencem à Marinha”, disse que “a futura afetação de meios dependerá das disponibilidades da Marinha” e indicou a necessidade de “uma ponderada determinação de prioridades, por forma a não

prejudicar o funcionamento do sector operacional da Marinha, em favor do serviço público” (BCM-AHM, 1992j). Pode descontar-se a liberdade da linguagem (normal num documento de reflexões internas que o oficial não esperará ver divulgado fora do seu serviço); mas essa liberdade revela um pensamento interno, no qual se admite que a função militar pode ser prejudicada pela Autoridade Marítima; isto é, são limitadas as eventuais sinergias, e a função militar deve prevalecer.

Daquele apontamento resultaram orientações do CEMA, informais e manuscritas (BCM-AHM, 1992l), e reproduzidas nas figuras 4.1a e 4.1b⁷¹. Estas orientações são explícitas ou implícitas nas posições da Armada desde então; essa consistência compensa a falta de assinaturas nestes manuscritos e é o que lhes dá credibilidade. Em 26-Fev-1993, foi publicada a LOMAR-1993: o SAM continuou integrado na Armada e na direta dependência do CEMA.



Figuras 4.1a (esquerda) e 4.1b (direita) – Anotações de um oficial do EMA que acompanhava a reforma do SAM (original em formato A4) (BCM-AHM, 1992l).

A Armada visava criar o decreto-regulamentar previsto no DL 300/84, e o Governo reformar o SAM; num ambiente de negociação com o Governo, a Armada conseguiu manter

⁷¹ Manuscritos e por assinar não têm valor formal; mas a sua inserção nas pastas dos processos em que o EMA esteve envolvido, a existência de cópias, a sua disponibilidade para consulta e cópia no AHM, e a adesão a muitos factos posteriores, conferiram um grande valor explicativo a estes documentos intermédios do EMA.

tudo na mesma. As negociações prosseguiram e a Armada parecia aceitar um modelo que garantia o entrosamento com o SAM (BCM-AHM, 1993). A DGM tentou mudar a designação do órgão central do SAM de DGM para “Direcção-Geral da Autoridade Marítima”; e trocar “polícia” por “policimento” (art.10º), para esvaziar a opção de a PM ser OPC (BCM-AHM, 1994). Acabou a legislatura (1995), e o MDN falhou o seu objetivo de reformar o SAM. As posições e as orientações do CEMA continuaram a prevalecer.

IV.6.2 Reagendamentos da reforma em 1995 e em 1999

A reforma do SAM foi reagendada pelo XIII Governo (PS-1995), no seu programa, fundada na componente militar da defesa nacional, apesar de se tratar de uma política civil⁷²:

“3. Defesa Nacional

[...]

3.4. Componente militar da política de defesa nacional

[...]

l) Proceder-se-á à revisão do Sistema da Autoridade Marítima, clarificando a articulação com as diferentes entidades competentes no domínio das costas e águas sob jurisdição portuguesa;” (Conselho de Ministros, 1995: 20)

A formulação da reforma foi retomada pelo ministro de Estado, António Vitorino, que promoveu a Resolução do Conselho de Ministros nº185/96, a qual criou o Grupo de Trabalho Interministerial para a Reestruturação do SAM (GT) e mandou para, num prazo de 4 meses, analisar a situação e propor um anteprojeto de lei de organização do SAM; visava a identificação das funções do SAM e a razão de ser do modelo, para definir um novo modelo e resolver conflitos de competências entre os vários serviços do Estado com atribuições e competências no SAM e no mar (Vitorino, 2017).

Para aprofundar a integração europeia, a Comissão Europeia lançou em 1997 um debate sobre a política portuária na Comunidade Económica Europeia (CEE) (CE, 1997). Em parte em resposta, foi elaborado no Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território (MEPAT) o “Livro Branco sobre a Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI” (MEPAT, 1997); propôs, por exemplo, que o SAM se concentrasse na função de polícia (MEPAT, 1997: 118) e a instituição em Portugal de um modelo análogo ao *harbour master*⁷³:

“1.6. Implicações das Reformas Institucionais e Legais noutras Entidades Intervenientes

⁷² Talvez o espírito do programa visasse as vertentes de serviço público civil executadas por serviços militares do MDN e não a “componente militar da defesa nacional”. Mas não foi isso que ficou escrito.

⁷³ Não se conhece tradução consensual em português; “capitão do porto” não será a melhor tradução, pois o conteúdo funcional do capitão de porto e do *harbour master* são substancialmente diferentes, desde logo pelo âmbito territorial.

na Actividade Marítimo Portuária.

[...]

1.6.2. Articulação entre o Sector Marítimo-Portuário e o Sistema de Autoridade Marítima

[...]

Em relação às matérias relativas à segurança nos portos, verifica-se igualmente uma dispersão de responsabilidades entre a Autoridade Portuária e a Capitania do Porto, tendo sido reconhecida a necessidade de caminhar para um modelo de responsabilização integrada, na linha do que é praticado em alguns portos europeus através do *Harbour Master*.” (MEPAT, 1997: 118)

Só um autor defendeu o modelo de *harbour master* no espaço público, com argumentos teóricos e empíricos, no âmbito do funcionamento dos portos (Dias, 2003: 361-363). Na versão final, o Livro Branco concluiu ser prematura a criação do *harbour master* (MEPAT, 1997: 96) e optou por um órgão colegial, a Comissão de Coordenação Portuária (MEPAT, 1997: 119). O Livro Branco também revelou que a desmilitarização do setor marítimo-portuário, devido ao modelo constitucional e à sua evolução natural, tinha apoios, até na Armada, a qual deu sinais de entender e aceitar a sua retração no SAM, e o correspondente alargamento das atribuições e competências civis:

“1.6. Implicações das Reformas Institucionais e Legais noutras Entidades Intervenientes na Actividade Marítimo Portuária.

[...]

1.6.2. Articulação entre o Sector Marítimo-Portuário e o Sistema de Autoridade Marítima

[...]

- o Sistema da Autoridade Marítima tem manifestado interesse em serem efectuadas as transferências de responsabilidades das Capitánias para a DGPNTM, de acordo com as competências já organicamente atribuídas a esta Direção-Geral; [...]” (MEPAT, 1997: 118)

O GT criado pela RCM 185/96 elaborou vários diplomas legais que constituíram a reforma das políticas do mar de 1998 (Diogo e Januário, 2000: 155). Como não alcançou os objetivos para o SAM, voltou a ser agendada a sua reforma no programa do XIV Governo (PS-1999), de novo na componente militar da política de defesa:

“G) A Defesa como elemento estruturante da identidade nacional e da afirmação de Portugal no mundo

[...]

- Atribuição de especial atenção à fiscalização da Zona Económica Exclusiva, prossequindo para o efeito a reestruturação do Sistema de Autoridade Marítima;” (Conselho de Ministros, 1999: 129)

O agendamento continuou a não merecer atenção no espaço público nem dos *media* generalistas; nem houve posições públicas sobre a reforma do SAM. O Governo, através da Resolução do Conselho de Ministros nº84/98 (que já não se fundou na componente militar da política de defesa) prorrogou o prazo do GT por mais 4 meses e alargou a sua composição. Além disso, ordenou-lhe que apresentasse uma proposta calendarizada de “protocolo de

utilização de meios navais em missões de serviço público” (alínea c) do nº3); que definisse “os meios navais a utilizar predominantemente em missões de serviço público” (alínea i) do nº3); e que apresentasse o “projeto legislativo de organização do SAM “ (alínea c) do nº4) e “as propostas legislativas de interação dos departamentos do Estado” (alínea d) do nº4). O SAM e a Armada não expressaram publicamente uma posição oficial sobre esta reforma, mas um dos membros do GT (então assessor jurídico na DGM) revelou publicamente as suas:

“[...] necessário integrar, globalmente, as autoridades navais e marítimas nas actividades de fiscalização/vigilância das áreas de jurisdição marítima nacional, ter constituído um dos elementos que presidiu à criação [...] da figura da Autoridade Marítima Nacional (AMN) quer em relação à aplicabilidade de determinados mecanismos no âmbito da Segurança Interna em ambiente marítimo, quer como figura hierárquica máxima de encontro orgânico entre a Marinha como instrumento institucional/comando operacional de vigilância das águas sob jurisdição nacional e o SAM (com Polícia Marítima) como autoridade marítima legal e funcionalmente instituída.” (Diogo e Januário, 2000: 98-99)

“Numa individualização orçamental deve, [...], atender-se à necessidade de contemplar uma rubrica de ressarcimento à Marinha [...] pela utilização dos meios navais em acções específicas do Sistema, [...]” (Diogo e Januário, 2000: 253)

Nesta ocasião, também contemplou a criação da AMN, primeiro sugerida pela DGM em 1992 e apoiada por Ponte (1992), em termos próximos dos então considerados pela Armada.

IV.6.3 Formulação da reforma de 1996 a 2001

A formulação decorreu essencialmente no âmbito de grupos de trabalho, por negociação entre os dirigentes e representantes dos serviços envolvidos: a Presidência do Conselho de Ministros; o MDN representado pelo EMA e pela DGM; o MEPAT; e os demais referidos na RCM 185/96.

Como já referido, a reforma do SAM esteve associada de 1995 a 1998 ao debate sobre a reforma do setor marítimo-portuário, agendada pela necessidade de transpor para o direito interno a diretiva nº95/21/CE e pela Resolução do Conselho de Ministros nº82/98 que aprovou o referido Livro Branco (MEPAT, 1997). Opunham-se duas visões: uma favorável à fusão das três vertentes da autoridade do Estado no mar (estado de bandeira, estado de porto e estado costeiro) no *harbour master* (Dias, 2003: 361-363); outra, favorável ao modelo do capitão de porto, de competências nas costas e nos portos, bem sedimentado e interiorizado em Portugal (Diogo, 1998: 870-888; Diogo e Januário, 2000: 148-151). Uma terceira, edificar uma guarda costeira, só terá sido enunciada, pois estaria difundida e interiorizada a convicção de que seria muito dispendiosa. Por outro lado, a edificação orgânica e a formação do pessoal exigiriam uma longa e turbulenta transição; e era difícil concretizar a fusão da Administração Marítima (operada por pessoal civil, integrado no MEPAT e seus sucessores) e do SAM

(dominado por pessoal da Armada e integrada do MDN), e mais ainda das respetivas culturas.

Poucos documentos internos que registaram estes trabalhos estão disponíveis ao público, nem os participantes divulgaram o processo de modo a permitir perceber as dinâmicas dos atores, dos debates e das negociações (Diogo, 2003, 2012), para se descobrir “o pensamento legislativo”⁷⁴ (seja segundo uma leitura objetivista ou segundo uma leitura subjetivista⁷⁵). Certo é que a formulação não assentou em estudos que identificassem as alternativas possíveis no quadro constitucional, e que considerassem todos os benefícios e custos de cada uma; o Governo não os mandou fazer e não se encontrou registo de alguém os ter feito. A Armada foi o único ator que mostrou ter uma ideia clara do que visava. A conclusão da formulação dos decretos-lei que constituíram a reforma do SAM de 2002 deveu-se ao impulso do Secretário de Estado da Defesa Nacional (SEDN), Júlio Miranda Calha⁷⁶; mas foi o MDN seguinte, Rui Pena⁷⁷, que pôs em vigor a reforma duas semanas antes das eleições legislativas de 17-Mar-2002, com o XIV Governo em fase de gestão.

Manteve-se a separação entre o SAM, centrado na segurança, e a Administração Marítima, mais ligada à economia (Chabrol, 1996: 16; RM, 1997: 14-15; Alves e Diogo, 1998: 49 e 341-389); mas as capitánias mantiveram a repartição marítima (vários tipos de registos), e a fiscalização (em especial, das pescas marítimas) continuou a ser partilhada pelas duas (e mais tarde com a GNR). E, aparentemente, afastou-se a Armada da Autoridade Marítima com a criação da AMN, uma entidade civil.

A Armada não expressou publicamente a sua posição oficial, mas houve posições públicas, não-oficiais, que revelam evolução face às posições da Armada de 1992 (Duarte e Faria, 1997⁷⁸):

- Como já sugeria o DL 451/91, o CEMA viria a ter competências no SAM por

⁷⁴ Expressão do art.9º do Código Civil, o qual regula os procedimentos de interpretação da lei.

⁷⁵ “As duas primeiras posições contrapostas em matéria de interpretação da lei foram a corrente *subjectivista* e a corrente *objectivista*. A primeira faz finca-pé na *mens legislatoris* (na vontade ou na intenção do legislador) ao passo que a segunda se apega à *mens legis* (vontade ou intenção da lei).” (Machado, 1999: 177).

⁷⁶ Júlio Miranda Calha foi SEDN no XIV Governo (18-Set-2000 a 03-Jul-2001). O MDN era Júlio Castro Caldas.

⁷⁷ Rui Pena (1939-2018) foi militante do CDS, deputado na I e na II legislaturas, membro do II Governo Constitucional (PS coligado com o CDS) e MDN do XIV Governo Constitucional (PS).

⁷⁸ Este artigo é especialmente relevante neste contexto, pois os autores eram oficiais da Armada, então a prestar serviço no EMA (o principal serviço de conselho do CEMA), o Capitão-de-mar-e-guerra António Rebelo Duarte, como chefe da 1ª Divisão (organização), e o Capitão-tenente Duarte Lynce de Faria, como assessor jurídico na mesma divisão.

delegação e não por atribuição (p.250).

- Confirma que a Armada sabia da inconstitucionalidade do SAM: “Afastada, [...] qualquer integração de duvidosa constitucionalidade do SAM nas Forças Armadas, [...]” (p.251).
- O SAM devia autonomizar-se da Marinha, ter o seu orçamento próprio e suportar as suas despesas com recursos disponibilizados pela Marinha: “Numa individualização orçamental deve, [...], atender-se à necessidade de contemplar uma rubrica de ressarcimento à Marinha [...] pela utilização dos meios navais em ações específicas do Sistema, [...]” (p.253).
- O SAM devia manter-se integrado no MDN: “[...] a ‘ligação umbilical’ Marinha/SAM se realize articuladamente sob o mesmo departamento de Estado, embora com a desejável autonomização (financeira, administrativa e de pessoal) e individualização (orgânica e funcional) de ambos” (p.253).
- A Marinha devia fiscalizar no mar: “[...] nas áreas oceânicas, a Marinha exerce uma actuação complementar à actuação das próprias entidades policiais, fiscalizando, através dos seus meios navais e conjuntamente com a Força Aérea, aqueles espaços marítimos.” (p.255).
- O núcleo fundamental das atribuições do capitão de porto estava na segurança marítima: “[...] e mais concretamente, a ‘fiscalização das condições de segurança de navios e embarcações’.” (p.253); e mais adiante: “A trilogia da actual operação do capitão do porto assenta na sequência visita-inspecção-desembarço.” (p.257).

A cobertura das costas pela Administração Marítima é menor do que a das capitánias; por isso, a reforma de 1998 não se completou e as capitánias continuaram a executar funções daquela, sobretudo no âmbito de inspeções técnicas a navios e da repartição marítima:

“1.6. Implicações das Reformas Institucionais e Legais noutras Entidades Intervenientes na Actividade Marítimo Portuária.

[...]

1.6.2. Articulação entre o Sector Marítimo-Portuário e o Sistema de Autoridade Marítima

[...]

- [...] a DGPNTM não pode vir a assumir na prática aquelas responsabilidades enquanto não tiver órgãos locais, o que poderá vir a ser conseguido no âmbito da criação do Instituto Marítimo-Portuário;

- a concretizar-se a transferência de responsabilidades, poderiam os órgãos do MEPAT vir a actuar em todo o território nacional no âmbito de duas das ‘funções’ em que o SAM actualmente se estrutura: ‘repartição marítima’ e ‘serviços técnicos’;

- manter-se-ia no (novo) Sistema de Autoridade Marítima a ‘função Polícia’, como instrumento e suporte de uma Autoridade Marítima fiscalizadora e interventora em processos de ilícito e, conseqüentemente, garante do poder de Estado;

- a verificar-se uma evolução com esta configuração, haverá ainda que clarificar a atribuição de competências entre aqueles órgãos, nomeadamente em relação a matérias de inscrição marítima, emissão de certificados de lotação e inspecções pelo Estado de Porto (*Port State Control*).” (MEPAT, 1997: 118);

E mais à frente:

“3.2. Política e Administração da Segurança Marítima-Portuária e Embarcações.

[...]

3.2.1. Caracterização do Sistema de Administração Marítima

[...]

3.2.1.1. Caracterização do Sistema a Nível Nacional

[...] as Capitánias dos portos têm vindo a actuar localmente em relação a competências que legalmente já não lhes estão atribuídas, actuação essa que foi sendo plenamente justificada na ausência de uma adequada estrutura descentralizada dos diversos departamentos da Administração Marítima nacional, que sucessivamente têm tido competência na matéria.

Tendo em vista obviar a todas as dificuldades existentes, é indubitável que a Administração Marítima nacional necessita de ser dotada, dadas as características do sector, de órgãos locais, sem os quais não tem condições de prosseguir cabalmente os seus fins.” (MEPAT, 1997: 174)

E por fim:

“3.2. Política e Administração da Segurança Marítima-Portuária e Embarcações.

[...]

3.2.2. Reforço da Política de Administração Marítima

[...]

3.2.2.2. Ponderação sobre algumas preocupações particulares

[...]

- No âmbito do *Port State Control*

[...] pelos normativos constantes das leis orgánicas da DGPNTM e do Sistema de Autoridade Marítima, seria desejável que tais fiscalizações e inspecções fossem realizadas pelos peritos pertencentes ao organismo que em Portugal certifica os navios nacionais, isto é, a DGPNTM/IMP;” (MEPAT, 1997: 181)

Na reforma do SAM não foi inserido qualquer mecanismo de revisão nem de avaliação formal da concretização ou dos resultados, nem periódico nem único. Nada sugere que existiu essa preocupação. A formulação não previu, nem se exigiam, recursos especificamente afetos à concretização da reforma. Os eventualmente necessários para a mudança de nome nas infraestruturas, nas viaturas e no material de secretaria seriam incorporados nas dotações para despesas correntes ou de capital.

IV.6.4 Concretização: a reforma de 2002

A concretização da reforma de 2002 já foi abordada em pormenor antes (Paulo, 2015b, 2018e) e só vai ser aqui resumidamente revista. Não se conhecem documentos que descrevam a concretização desta reforma, que assentou em sete diplomas publicados em 02-Mar-2002:

- O DL 43/2002 redefiniu o SAM e criou a AMN.
- O DL 44/2002 é a lei orgânica da AMN (LOAMN). A criação da AMN, inserida no

MDN, foi a medida emblemática da reforma (Alves e Diogo, 1998: 372; Diogo, 1998: 893-896; Diogo e Januário, 2000: 26). A orgânica definida está ilustrada nas figuras 4.2 e 4.3.

- O DL 45/2002 estabeleceu o regime de contraordenações dos ilícitos ocorridos em espaços sob a jurisdição da AMN, regime articulado com as competências do capitão de porto, e que preencheu um vazio de décadas.
- O DL 46/2002 estabeleceu as atribuições e competências das autoridades portuárias no âmbito da segurança marítima e portuária e a sua coordenação com as demais autoridades.
- O DL 47/2002 alterou a lei orgânica do Instituto Marítimo Portuário (IMP), substituído pelo Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), pelo decreto-lei nº257/2002.
- O DL 48/2002 reformou a pilotagem ao adotar o “Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem” e revogar o decreto-lei nº166/89.
- O DL 49/2002 estabeleceu o regime de contraordenações a aplicar por autoridades portuárias por violação das normas de exploração e de funcionamento dos portos.

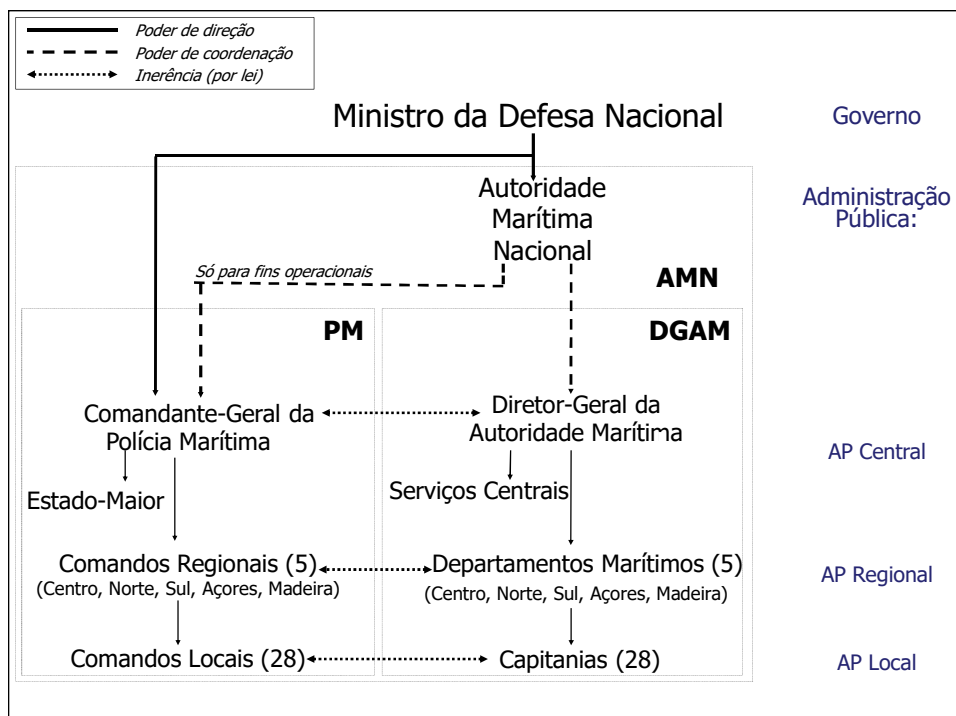


Figura 4.2 – Estrutura orgânica da AMN, da DGAM e da PM em 2002 (fonte: autor).

Vários diplomas complementaram estes DL. A portaria nº385/2002 adotou um regulamento de taxas e emolumentos, cujos montantes foram fixados por outro regulamento,

adotado pelo decreto-lei nº273/2000⁷⁹. O regulamento em anexo àquela portaria determinava que 20% do montante cobrado era para o Estado, e 80% para a DGAM (art.4º); deste montante saem as compensações do pessoal, cuja fração varia com o tipo de receitas (art.5º). A portaria determinou que a distribuição deste montante pelas várias categorias de pessoal seria fixada por despacho do MDN sob proposta da AMN (art.2º). O despacho do MDN nº8619/2002 fixou essa distribuição.

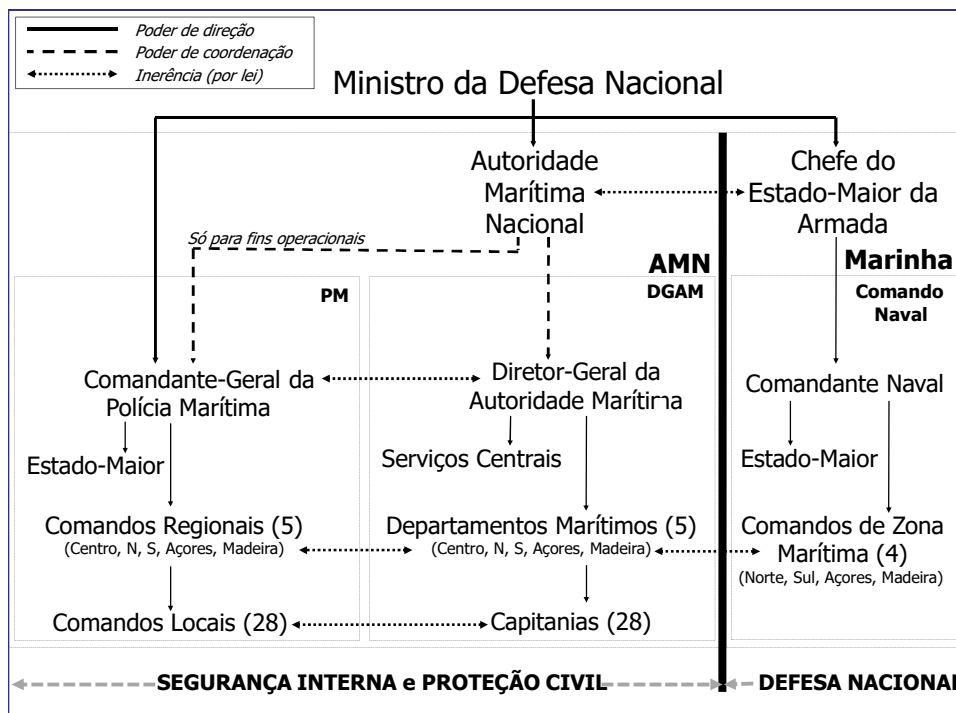


Figura 4.3 – Relações orgânicas previstas na reforma de 2002 entre a AMN, a PM e a Armada (fonte: autor).

Importa realçar que mudou a definição legal, a natureza e o alcance do SAM (art.2º e art.3º do DL 43/2002): de uma estrutura hierárquica de órgãos administrativos da Armada sob a direção do CEMA passou-se para um conjunto de órgãos e serviços, unidos por terem competências no mar e no DPM no âmbito das respetivas atribuições, isto é, que exercem poderes de autoridade marítima (art.2º). Eram os seguintes (nº1 do art.7º do DL 43/2002): AMN; PM; GNR; PSP; PJ; Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF); Inspeção-Geral das Pescas; Instituto da Água; IMP (depois, ainda em 2002, IPTM); oito autoridades portuárias; e Direção-Geral da Saúde. Importa realçar algumas características do novo modelo: a PM está a par da AMN; só os órgãos da DGAM e da PM exercem poderes de autoridade marítima em toda a extensão territorial (espaços marítimos e DPM) e de atribuições do SAM; a PSP só é

⁷⁹ Os DL 43/2002, 44/2002 e 45/2002 eram do MDN; os DL 46/2002, 47/2002, 48/2002 e 49/2002 eram do Ministério do Equipamento Social, que sucedeu ao MEPAT.

autoridade marítima quanto a infrações e crimes (de foro não-marítimo) ocorridos em espaço portuário sob a sua jurisdição; o SEF só é quanto a controlo de fronteiras e de tripulantes e passageiros não nacionais; a Direção-Geral da Saúde só é quanto ao regime de quarentena e matérias relacionadas com o desembarço sanitário; e o SAM não inclui as FA (EMGFA ou exércitos), nem a Autoridade Tributária, mas esta tem poderes de autoridade marítima.

Esta reforma criou o Conselho Coordenador Nacional do SAM (CCN-SAM), presidido pelo MDN, para, por coordenação interdepartamental, definir as orientações de fundo para a operação e articulação das entidades que integram o SAM (art.8º do DL 43/2002). A Armada propôs-se criar o regulamento interno do CCN-SAM (Bettencourt, 2005: 2-3); mas não foi criado e nunca reuniu.

A criação e regulação da AMN foi a medida emblemática desta reforma, e cabe realçar:

- Estabeleceu a acumulação, por inerência, do CEMA com a AMN-órgão (nº2 do art.2º do DL 44/2002).
- É uma estrutura orgânica, a AMN-serviço (nº2 do art.1º do DL 43/2002), que se aparenta ao Sistema de Segurança Interna: ambos coordenam outros serviços com competências próprias definidas na lei. Mas a semelhança esgota-se aí, pois o SG-SSI, embora em âmbitos restritos e bem definidos, tem ainda poderes de direção, de controlo e de comando operacional (art.15º a art.19º da LSI-2008), que o legislador não atribuiu à AMN-órgão (nem sequer no DL 235/2012, que reviu o DL 44/2002).
- À AMN-órgão, o órgão de topo, a lei só atribui competências de coordenação⁸⁰ (nº1 do art.2º do DL 44/2002). A AMN-órgão não comanda, não dirige, não chefia, nem controla a DGAM ou a PM, pois a lei não lhe atribuiu tais competências, cuja essência está no poder de direção; só pode definir diretivas para o DGAM (nº1 do art.9º do DL 44/2002), no âmbito das suas competências de coordenação, entendidas no âmbito da articulação da AMN com a Armada, e no caso da PM só no âmbito

⁸⁰ As competências de coordenação têm uma definição pouco firme, mas é consensual que se centram na persuasão e no apelo à cooperação, e que se afastam da direção ou comando. Uma definição legal, relevante neste contexto, encontra-se na LSI-2008: “No âmbito das suas competências de coordenação, o Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna tem os poderes necessários à concertação de medidas, planos ou operações entre as diversas forças e serviços de segurança, à articulação entre estas e outros serviços ou entidades públicas ou privadas e à cooperação com os organismos congéneres internacionais ou estrangeiros [...]” (nº1 do art.16º). O facto de a LSI, como lei estruturante neste âmbito, elencar os poderes de coordenação, direção, controlo e comando é um indicador forte de que o legislador entende, nos tempos que correm, existirem diferenças substantivas entre direção (ou comando) e coordenação.

operacional.

- Institucionalizou o orçamento próprio da AMN (nº1 do art.2º do DL 44/2002).
- Criou o Estado-Maior da PM⁸¹ (nº5 do art.15º do DL 44/2002).
- Substituiu a DGM pela DGAM (nº2 do art.1º e nº1 do art.20º do DL 44/2002), uma direção-geral, parte da administração direta central, com uma estrutura hierárquica e desconcentrada: o diretor-geral detém poder de direção sobre os órgãos regionais e locais (nº2 do art.11º e nº2 do art.12º do DL 44/2002). Mas não se aplica à DGAM o estatuto do pessoal dirigente da AP, pois este exclui os “órgãos públicos que exercem funções de segurança interna, nos termos definidos” pela LSI (alínea b) do nº5 do art.1º da lei nº2/2004) e a LSI-2008 refere-se à AMN explicitamente; de resto, as atribuições da DGAM e em especial do capitão de porto colocam-nos também no âmbito da segurança interna.
- Colocou a AMN na dependência direta do MDN e fora das FA; o DGAM e o SubDGAM, oficiais-generais da Armada (nº1 e o nº2 do art.18º do DL 44/2002), passaram a ser nomeados por despacho do MDN e deixaram de ocupar vaga nos quadros da Armada. Mas o MDN pode nomear o DGAM (nº1 do art.9º do EPPM), sem ter de ouvir o CCEM, como é obrigado com o tenente-general CG-GNR (nº1 do art.23º da lei 63/2007).

Das outras medidas desta reforma, importa realçar as seguintes, por serem estruturantes:

- Procedeu a uma revisão e definição rigorosa das competências do capitão de porto, definidas no RGC-1972 e objeto de legislação avulsa, tendo sido efetuado um compêndio de cerca de 50 (art.13º do DL 44/2002).
- Substituiu o Conselho Consultivo do SAM pelo Conselho Consultivo da AMN (CC-AMN); manteve assim um órgão colegial interdepartamental consultivo, constituído por especialistas de vários ministérios⁸² (art.4º e art.5º do DL 44/2002). Funciona regularmente no âmbito do combate à poluição do mar⁸³ (nº2 do art.4º do DL 44/2002); em certas condições, é um órgão deliberativo e compete-lhe fixar as

⁸¹ A Armada propôs a criação do Estado-Maior da PM; o MDN não se opôs, e concordou com a Direção-Geral do Pessoal, que defendeu que devia ser no futuro DL 44/2002; a Armada defendeu que devia ser no decreto-lei em formulação que iria alterar o DL 248/95; ninguém considerou a questão da constitucionalidade, embora a DGP tenha reconhecido a dimensão política da opção (MDN-DGRDN, 2000a, 2000b).

⁸² Evoluiu sobre a Comissão Nacional Contra a Poluição do Mar, criada nos anos 1960s e integrada na DGSMF

⁸³ O autor testemunhou esse funcionamento, enquanto chefiou o SCPMH de Nov-2007 a Dez-2010.

coimas (nº2 e nº3 do art.11º do DL 235/2000); o capitão de porto está a elas vinculado e só lhe compete aplicá-las (al. e) do art.5º do DL 44/2002).

- Criou um regime de receitas e despesas da DGAM, concretizado na tabela de taxas e preços a aplicar pelos órgãos e serviços da AMN, a rever anualmente, e assente num conjunto objetivo de critérios aplicáveis à cobrança de verbas, à sua afetação pública e à sua distribuição (art.16º do DL 44/2002 e portaria 385/2002).
- Reforçou a institucionalização da PM iniciada em 1995, mantendo-a autónoma da AMN (nº3 do art.3º do DL 44/2002).
- Institucionalizou o regime de centralização da informação, coordenação e intervenção conjunta relativa ao narcotráfico (art.9º do DL 43/2002), essencial para estruturar a PM como força policial e OPC; habilitou o pessoal da PM a integrar as “Unidades de coordenação e intervenção conjunta” (UCIC), criadas pelo decreto-lei nº81/95 para combater o narcotráfico.
- Adaptou a norma do DL 300/84, pela qual só os oficiais da classe de Marinha podiam exercer cargos dirigentes na AMN (nº3 e nº4 do art.18º do DL 44/2002). Continuou a não se prever concurso, nem um universo de seleção com outros candidatos com formação em direito, ou experiência na PM com formação superior; o mérito não é critério de seleção, nem se explica a discriminação que a lei aplica na seleção, no que é um serviço civil da AP.
- Colocou o ISN e a DF na direta dependência do DGAM (nº4 do art.8º).

IV.7 AUTORIDADE MARÍTIMA DESDE 2002

Diversos factos normativos, políticos e sociais ocorridos após a reforma do SAM de 2002 foram já identificados e analisados (Paulo, 2015b, 2018e), pelo que aqui só se referem os mais importantes.

IV.7.1 Consequências da concretização

Institucionalizada a PM como FSS, e criada a AMN, ambas civis, a referência ao MDN no DL 383/98 (art.15º) deixou de poder ter a Armada como destinatário (e só implícito) em relação ao mar. A vigilância e a fiscalização das pescas e de outras atividades marítimas são atribuições e competências cometidas explicitamente na lei à PM, que se tornou assim o único destinatário possível no MDN. E o DL 383/98 atribuiu a competência para aplicar coimas ao inspetor-geral das Pescas (agora, Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, DGRM) e ao capitão de porto, segundo critérios claros (art.23º). Não houve clarificação política das normas do DL 383/98 e do DL 79/2001.

Só detetado um ilícito – sublinha-se o passado – e nos termos que a lei estabelece, outros, como os comandantes dos NRP, além das FSS, podem aplicar medidas, e restritas, previstas na lei (nº3 do art.10º do DL 45/2002). As capacidades únicas da Armada podem ser empregues na vigilância dos espaços marítimos, e para tentar dificultar a ocorrência de ilícitos nos espaços marítimos e no DPM; mas isso deve ocorrer em colaboração com as autoridades competentes: a PM, bem como, em razão da matéria, a GNR, a PJ, o SEF e outros. No mesmo sentido vai o art.14º da lei 34/2006:

“[...] nos termos definidos nos artigos seguintes e em legislação própria, compete às entidades, aos serviços e organismos que exercem o poder de autoridade marítima no quadro do Sistema de Autoridade Marítima, à Marinha e à Força Aérea, no âmbito das respectivas competências.”

Esta norma refere a FAP e a Armada, em separado e fora dos demais serviços do SAM, no âmbito das respetivas competências – as que a CRP atribui e a lei densifica, e só essas.

A presente reforma alargou as competências do comandante de NRP da poluição do mar (nº2 do art.17º DL 235/2000⁸⁴) a todos os ilícitos detetados nos espaços marítimos sob jurisdição nacional (nº2 e no nº3 do art.10º do DL 45/2002). Na poluição, aquele comandante atua sob decisão da autoridade marítima competente no espaço marítimo relevante; nos demais ilícitos, tem competência própria para levantar o auto de notícia e tomar as medidas que considerar adequadas à salvaguarda dos meios de prova admissíveis em Direito (incluindo medidas cautelares, como o apresamento de navio), mas só ante ilícitos contraordenacionais detetados – sublinha-se o passado. A Armada veio a reconhecer, mas só indiretamente, os estreitos limites destas normas, através da sua iniciativa legislativa expressa no despacho do CEMA nº34/14, que reitera outra iniciativa de 2003 (DGAM, 2003: 21), e da sua diretiva CN 01/2019.

IV.7.2 A doutrina da “Marinha de duplo uso”

A doutrina da “Marinha de duplo uso” foi adotada pelo CEMA em 2006 e considera a AMN, a DGAM e a PM como serviços do exército do mar (Marinha, 2006a: 5, 2011a, 2014a; Monteiro, 2012: 383); é um exemplo explícito da militarização da Autoridade Marítima, defendida pela Armada; e está ilustrada na figura 4.4. Só consta de documentos internos (Marinha, 2007, 2010b, 2012a, 2012c, 2012e, 2013a; Silva, 2011: 10-11) e artigos de opinião,

⁸⁴ Esta norma legal só refere “unidades navais”; mas a interpretação sistemática leva a concluir que o único órgão que pode alcançar os fins em causa é o comandante da unidade naval (NRP). É só um exemplo da frequente confusão entre órgãos e serviços nos diplomas legais do Governo, pelo menos neste domínio (Amaral, 1999: 220).

sobretudo de oficiais da Armada (Cajarabille, 2007, 2013; Duarte, 2007; Gomes, 2009, 2014a, 2014b; Matias, 2010; Ribeiro, 2008a, 2008b, 2008c, 2011b; Paes, 2009; Monteiro e Mourinha, 2010, 2011; Ribeiro et al, 2010; Rodrigues, 2011a, 2011b, 2014a, 2014b, 2015, 2017: 151-153, 2018a; Silva, 2012a; Neves e Duarte, 2013: 30-31). A reflexão interna havida (Alves, 2006; Palma, 2011; Cândido, 2011; Diogo, 2012) pouco ou nada mudou.



Figura 4.4 – Manifestação da doutrina da “Marinha de duplo uso” no CNCM⁸⁵ (Marinha, 2010b).

A doutrina da “Marinha de duplo uso” não se fundamentou na CRP nem na lei, e chegou-se a defender que era a lei que a devia seguir (Ribeiro, 2011b). Ela tem quatro interpretações lógicas: a Armada apoia a AMN, e a inversa, a AMN apoia a Armada; e a AMN é parte da Armada, e a inversa. A Armada considerou que a AMN-serviço era uma sua subunidade orgânica e atuou em conformidade, ou seja, escolheu a terceira. Esta doutrina manifestou-se na designação “Marinha/AMN” na comunicação externa e interna da Armada; na designação “Marinha” nas embarcações e viaturas da DGAM e da PM, e na identificação de edifícios da DGAM e da PM (estações salva-vidas e capitánias); nos cabeçalhos dos documentos da AMN, da DGAM e da PM, por cima destas últimas e abaixo de “MDN”⁸⁶;

⁸⁵ Esta imagem é também relevante, porque parece ter sido elaborada pelo EMA (não está datada), quando o Almirante António Silva Ribeiro era sub-CEMA.

⁸⁶ Todavia, numa resposta à AR, o cabeçalho só incluiu AMN abaixo de MDN (AMN, 2015). Mais tarde, novos documentos com a mesma origem voltaram a colocar “Autoridade Marítima Nacional” abaixo de

entre outros exemplos.

Há um duplo uso (ou melhor, um duplo emprego) de recursos e capacidades do Estado atribuídos à Armada e por ela administrados nos serviços públicos militar (Armada) e civis (SBSM, DGAM e PM). Mas a CRP, densificada na lei, só autoriza um sentido: a Armada apoia a DGAM e a PM. E estas são autónomas da Armada, por imperativo constitucional.

IV.7.3 Avaliações formais da reforma do Sistema de Autoridade Marítima

Na reforma do SAM de 2002 não havia qualquer mecanismo de avaliação do SAM e dos seus resultados, ou dos efeitos da reforma. Os anuários estatísticos da Armada não são, nem visam ser, meios de avaliação; estão centrados na Armada e só cumprem o dever de informação pública.

Um elemento da avaliação formal é o escrutínio pela AR. Compete à Comissão de Defesa Nacional (CDN), centrada nas FA, acompanhar a AMN e a PM, e não à Comissão Parlamentar de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias (CPACDLG), que acompanha as FSS que servem a ordem e a segurança públicas.

A avaliação através dos processos judiciais incluiu vários, pouco divulgados, processos. Por exemplo, o acórdão do Supremo Tribunal Administrativo (acórdão STA) nº0837/05 e o acórdão STA nº0138/07 confirmaram que o CEMA não tinha atribuições nem competências sobre a PM, nem estava inserido nesta estrutura; o CEMA expressou nestes processos a sua discordância face a este entendimento dos tribunais. Também houve decisões judiciais sobre as ações de oficiais em serviço na Armada que visam fiscalizar as pescas marítimas; destaca-se o caso do processo 1/09.3MATVR.E1, que teve uma decisão do Tribunal da Relação de Évora. Não foi possível avaliar se, ou quanto, as decisões judiciais foram estudadas e vieram a influenciar os serviços da AP ou os cidadãos com atividades no mar.

Sem estarem previstos dispositivos regulares de avaliação, é provável que desvios ou disfunções demorem até serem detetados; e mais, para serem corrigidos. Mas houve avaliação administrativa e política, pelo menos implícita, pois dois Governos (XVIII e XIX) tomaram decisões que envolveram a Autoridade Marítima. O decreto-lei nº154-A/2009 aprovou e pôs em vigor nova LOMDN, revogou o DL 47/93 e manteve a AMN (já não o SAM) na dependência direta do MDN (art.7º e art.24º); não identificou a PM entre os organismos na sua dependência; nem alterou nada da reforma do SAM ou da AMN. A lei orgânica nº1-A/2009 revogou a LOBOFA-1991 e reconheceu a autonomia da AMN, ainda que usando uma

“Marinha”, como um entre tantos que era relativo à PM e nem a incluiu no cabeçalho (AMN, 2018).

formulação pouco clara. O decreto-lei nº122/2011 adotou nova LOMDN, revogou a anterior e manteve a AMN na dependência direta do MDN (art.7º e art.23º); não incluiu a PM entre os serviços na sua dependência; nem alterou nada do SAM ou da AMN.

Sem constar do Programa do XIX Governo, este tomou decisões assumidamente para clarificar a situação da AMN e da PM face à Armada, o que constituiu a primeira avaliação formal da reforma do SAM de 2002. Iniciou-se com o despacho do MDN nº4810/2012, que ordenou uma revisão do SAM e da AMN; e concretizou-se no decreto-lei nº235/2012, uma lei inovadora e interpretativa⁸⁷:

- Reafirmou a competência de coordenação da AMN-órgão (e só essa) em relação aos serviços que integram a AMN-serviço (art.4º).
- Reafirmou a tutela departamental superior do MDN sobre o pessoal da PM (art.3º).
- Reafirmou a posição do CG-PM como dirigente máximo da PM (art.3º, com uma nova alínea a) e a remoção da alínea f) do art.5º do EPPM, anexo ao DL 248/95).
- Alargou a ligação institucional entre a PM e a AMN-órgão do âmbito operacional à gestão corrente, adotando um modelo inovador, pelo qual, para efeitos de decisão de recursos de gestão corrente (não de disciplina), a competência foi cometida à AMN-órgão (no art.3º, que criou um nº2 e um nº3 no art.5º do DL 248/1995; e no art.4º, que adicionou o nº3 ao art.2º do DL 44/2002); mas manteve-se a tutela ministerial.
- No preâmbulo, sugeriu que o exército do mar voltaria a chamar-se “Armada” e fixou a expressão “militares da Armada e agentes militarizados” em vez de “militares e agentes militarizados da Marinha” no nº2 do art.1º do DL 248/95.
- Eliminou o Estado-Maior da PM sem o substituir, e a norma que determinava que a orgânica e as competências do Comando-Geral da PM se regulavam por decreto-lei (art.4º, que revogou o nº5 do art. 15º do DL 44/2002), corrigindo uma flagrante inconstitucionalidade do DL 44/2002, à luz da norma que determina que o regime das FSS compete em exclusivo à AR, adotada na revisão da CRP de 1997 (alínea u) do art.164º da CRP).

A avaliação formal da AMN passou ainda pela auditoria da Inspeção-Geral da Defesa

⁸⁷ Não o é explicitamente, só o será parcialmente, e não assume visar resolver uma controvérsia legal dentro da mesma – critério definido pela doutrina para classificar uma lei como interpretativa (Machado, 1999: 247); só existia controvérsia na matéria em debates no espaço público. Mas tem a natureza de interpretação autêntica, porque visou clarificar o sentido e o alcance do DL 248/95 e do DL 44/2002 face a dúvidas suscitadas, embora não no meio jurídico (Machado, 1999: 176-177).

Nacional IGDN nº06/2012, relativa a 2011, cujas conclusões abrangem mais do que este ano e de que se destaca a necessidade de “Solucionar o problema da falta do decreto-regulamentar da DGAM (previsto desde 2002) [...]” (2.), problema também notado numa auditoria da Inspeção-Geral de Finanças (IGF, 2017); e de autonomizar o seu “orçamento enquanto estrutura própria do MDN, não-inserida nas Forças Armadas.” (2.c.i.). No despacho nº126/MDN/2013, o MDN concordou com o parecer, e determinou à “Marinha, que colabore na correção daquelas situações, sempre que solicitada” (2.c.). Mas elas continuam por corrigir, e já foram revelados factos que mostram que a Armada não as quer alterar.

Houve avaliação informal, pelo escrutínio mediático, assente sobretudo na atenção que o Diário de Notícias (DN) deu à DGAM e à PM, em notícias (Freire, 2010d, 2011a, 2011b, 2011c, 2011d, 2012a, 2012b, 2012c, 2012f) e artigos de opinião (A.Alves, 2010; Colaço, 2010, 2014a, 2014b, 2016, 2017, 2018a, 2018b; Paulo, 2011b, 2011c, 2012a, 2012b, 2012d, 2012e, 2012f, 2012g). Nestes defendeu-se que a “doutrina da Marinha de duplo uso” subordina a AMN à Armada, pelo que está um ramo militar a intervir e a dominar uma parte da segurança interna, o que é desconforme com a CRP (contra, Rodrigues, 2011b, 2011c; Anunciação, 2012; Gomes, 2014a, 2014b; Lourenço, 2014: 6).

Foram poucas as posições públicas de operadores do setor do mar, das pescas marítimas ou da náutica de recreio. O desagrado destes operadores fez-se sentir informal e localmente, por vezes em *media* locais (Jornal das Caldas, 2012) ou especializados (Rato, 2018), outras vezes diretamente à Armada (Faria, 2010); poucas vezes com projeção nacional (Oliveira, 2007; Freire, 2012d, 2012e). A GNR viu no CNCM um meio ilegítimo de a Armada se inserir na segurança interna e teve uma reação de oposição discreta (A.Alves, 2013: 134-136).

IV.7.4 Outros factos relevantes

A reforma do SAM de 2002, e em concreto o DL 44/2002, devia ser densificada por um decreto-regulamentar (da DGAM, nº5 do art.8º) e uma portaria (quadro de pessoal civil da DGAM, art.19º); no processo de formulação, a Armada opôs-se a que os dirigentes da DF e do ISN passassem a ser diretores de serviços da DGAM, apesar de ambas serem serviços da DGAM (nº4 do art.8º do DL 44/2002); mas aceitou que fossem eliminados os seus conselhos administrativos; “não prescindiu da atribuição de lugares a postos militares”, referindo razões históricas para contrariar a lei 2/2004, alterada pela lei 51/2005; e em várias ocasiões defendeu que a DGAM era um serviço militar (MDN-DGRDN, 2005a, 2005b). Aqueles diplomas densificadores não foram publicados; na prática, a Armada voltou a vetar regulamentação que contrariava os seus objetivos para a DGAM.

Merecem destaque os dois protocolos acordados entre a Armada e a PJ em 2003. Um, entre a PJ e a “Marinha Portuguesa”, foi assinado pelo Comandante Naval, e outro entre a PJ e a AMN, foi assinado pelo DGAM em nome da “Marinha Portuguesa”⁸⁸ (PJ, 2003a, 2003b; DGAM, 2003: 24). Eles provam que o CEMA via a DGAM e a PM como serviços da Armada e que a reforma de 2002 nada tinha mudado⁸⁹. E continuou a achar no final do seu mandato, quando elogiou a análise e aprovou as recomendações (Abreu, 2005a) do estudo sobre estas reformas de Bettencourt⁹⁰ (2005):

- Reconheceu indiretamente que a Armada não tinha base legal para exercer as competências de autoridade marítima (ao citar várias bases legais, mas não essa), e ainda assim disse que tinha (“exercício da autoridade marítima através de unidades navais”, p.7; ou “exercício dos poderes de autoridade marítima cometidos à Marinha”, p.8).
- Afirmou que a DGAM dependia hierarquicamente do CEMA: “[...] as duas estruturas, CN [Comando Naval] e DGAM, ambas subordinadas ao CEMA/AMN” (p.8).
- Criou um órgão (“CEMA/AMN”, expressão muito usada na comunicação interna e externa da Armada), não reconheceu que a AMN-órgão só tem poderes de coordenação nem reconheceu as fronteiras entre segurança interna e defesa.
- “Na linha [...] da postura que vem sendo seguida pela Marinha na afirmação da sua polivalência” (p.6), rejeitou que, em tarefas de autoridade marítima, sejam caracterizados os cascos dos NRP para parecerem navios duma guarda costeira (p.9), ou que sejam empregues sob controlo operacional de autoridades competentes no âmbito da DGAM (p.6-8).
- Recomendou a inerência do cargo de Comandante Naval com os cargos de DGAM e

⁸⁸ Não foi possível apurar se estes protocolos foram homologados pelo Governo, ou mesmo só pelos membros do Governo responsáveis pelos dois serviços, como se afigura ser constitucional e legalmente necessário, dadas as implicações jurídicas e políticas da cooperação entre um exército e uma polícia sobre segurança interna. Será também difícil de explicar, porque continuaram a vigorar depois de criado o SG-SSI na LSI-2008 e estabelecido o mecanismo de articulação entre as FA e as FSS pela LSI-2008 e pela LDN-2009.

⁸⁹ Este apontamento, levado ao MDN pelo CEMA, reitera amiúde a ideia de “duas estruturas operacionais da Marinha”, com estas ou outras palavras (DGAM, 2003: 24).

⁹⁰ A relevância deste estudo resulta sobretudo de este oficial ter chefiado a 1ª Divisão do EMA de 1991 a 1994, quando foram negociados o EPPM e a reforma do SAM, e de ter dirigido a DGM e a DGAM, de 01-Out-2000 a 28-Nov-2002, e ter sido capitão de porto, sendo das poucas pessoas que tem um domínio profundo da política pública de Autoridade Marítima.

CG-PM (p.9). Não referiu a PM e tratou a AMN, a PM e a DGAM como partes do exército do mar.

- Admitiu o “embarque de equipas da PM em unidades navais empenhadas em missões inseridas no exercício da autoridade marítima”, sem definir “equipas” nem as condições (p.8).
- Defendeu a prática, que recomendou manter, de os CZM prevalecerem sobre os CDM (nem referiu os comandos regionais da PM, força de segurança então com 10 anos), nas tomadas de posse presididas pelo Comandante Naval (com a presença do subdiretor da DGAM), e na avaliação do mérito ou na competência disciplinar sobre os militares (p.10).
- Considerou que o “CCAMN constitui-se, segundo se afigura, como o fora apropriado para debater as questões que, em termos gerais, se inserem na indispensável articulação dos órgãos e serviços da Marinha, na perspectiva da melhoria da eficácia no exercício da autoridade marítima.”; e acrescentou, sem fundamentar, que “[...] a inexistência de um representante deste Comando [Comando Naval] no CCAMN julga-se ser uma lacuna da lei [...]” (p.6).

Além disso, foi atribuída à UCC-GNR a gestão e a operação do Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo (SIVICC), no âmbito da segurança interna, concebido a partir de 2007 e ativo em 2012 (GNR, 2016). Há uma sobreposição de atribuições e competências entre a GNR e a PM no mar territorial, mas como a PM raramente opera no mar, é raro ocorrerem duplicações. A Armada entende que a UCC-GNR é redundante (Freire, 2007a, 2009; Paes, 2007, 2009, 2011). Em 2017, a UCC-GNR tinha cerca de mil efetivos e a PM pouco mais de 600, dos quais cem são oficiais da Armada (Martinho, 2017b).

Entretanto, a ASPPM, criada em 18-Mai-1991, afirmou-se no espaço público de 2012 a 2016, opondo-se à militarização da PM e da Autoridade Marítima em geral. Realizou quatro conferências na Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, com a participação de muito diversas entidades, estudiosos e especialistas, incluindo pessoal do quadro da PM, para refletir sobre os seguintes temas:

- “O Sistema de Autoridade Marítima. Perspetiva da Segurança e dos Direitos dos Cidadãos”⁹¹.
- “Sistema de Autoridade Marítima. A Dicotomia Segurança/ /Investigação

⁹¹ Em 14-Nov-2013; ver <http://www.asppm.pt/actividades/41-i-conferencia-da-asppm-o-sam-perspetiva-da-seguranca-e-dos-direitos-dos-cidadaos> (lido em 20-Mar-2015).

Criminal”⁹².

- “A Polícia Marítima: Um passado, um presente. Que futuro?”⁹³.
- “Questões de constitucionalidade sobre a Polícia Marítima”⁹⁴.

Em 2014, pela primeira vez, o Sindicato dos Magistrados do Ministério Público tomou posição pública na matéria, contra a intervenção das FA – e da Armada em especial – nos inquéritos criminais, a qual resulta diretamente do seu domínio sobre a PM e da acumulação de cargos na Armada e na PM (ASPPM, 2014b).

A ASPPM realizou também uma vigília em frente ao Palácio de Belém de 10 a 12-Nov-2016, sem ter sido recebida pelo PR, nem por qualquer membro das Casas Civil ou Militar (ASPPM, 2016b, 2016c; CM, 2016; DN, 2016a).

Também apresentou uma queixa ao Provedor de Justiça contra a militarização da PM (ASPPM, 2014b). O Provedor de Justiça já se tinha pronunciado sobre a relação da PM com a Armada, após um pedido da ASPPM para verificação da constitucionalidade do DL 44/2002 (Provedor de Justiça, 2006: 1398-1406); o Provedor de Justiça disse então entender não existirem desconformidades entre aquele diploma legal e a CRP⁹⁵. O Provedor de Justiça voltou a pronunciar-se em 2017⁹⁶, em resposta àquele pedido da ASPPM, mantendo o essencial da posição de 2005, face ao DL 235/2012, mas transmitiu ao MDN a necessidade de se respeitar a identidade própria da PM (Provedor de Justiça, 2017: 4-5).

Em 2014, a Armada passou a referir que apoiava a AMN (Marinha, 2014d). Em 2019, a diretiva CN 01/2019⁹⁷ (27-Jun) regulamentou a atuação de agentes da PM a bordo dos NRP para fiscalizar a náutica de recreio⁹⁸. Assim, a Armada reconheceu que não tem competências próprias de fiscalização e tem o dever de apoiar a PM. Mas, nos cabeçalhos dos documentos, nas viaturas e nas infraestruturas, acima de “Polícia Marítima”, trocou “Marinha” por

⁹² Em 19-Set-2014; ver <http://www.asppm.pt/actividades/93-2-conferencia-da-asppm> (lido em 20-Mar-2015).

⁹³ Em 16-Jun-2015; ver <http://www.asppm.pt/actividades/179-3-conferencia-da-asppm-policia-maritima-que-futuro> (lido em 23-Jun-2015).

⁹⁴ Em 16-Jun-2016; ver <http://www.asppm.pt/actividades/257-4-conferencia-da-asppm-policia-maritima-questoes-de-in-constitucionalidade> (lido em 17-Jun-2017).

⁹⁵ Era então titular do órgão o Dr. Henrique Nascimento Rodrigues, que exerceu o cargo entre 2000 e 2009.

⁹⁶ Era então titular do órgão o Professor Doutor José de Faria Costa, que exerceu o cargo entre 2013 e 2017.

⁹⁷ Com a classificação de segurança militar de “reservado”. Foi espelhada na PM pela Diretiva 02/DGAM-CGPM/19, também classificada de “reservado”.

⁹⁸ Está por explicar esta restrição, e porque não são abrangidas todas as funções de polícia marítima. De resto, pode ser inválida, porque o pessoal da PM não perde as suas competências por via duma diretiva do Comandante Naval (Armada).

“Autoridade Marítima Nacional”, que é o CEMA.

São raras as iniciativas de debate político sobre esta política pública. Por isso, merece destaque o colóquio organizado pela CDN em 30-Mai-2018, sobre “As Forças Armadas e as Missões de Interesse Público”, no qual o vice-almirante Álvaro Cunha Lopes apresentou uma comunicação sobre a Autoridade Marítima⁹⁹. Pela primeira vez, um almirante distanciou-se da “narrativa das poupanças” (Lopes, 2018a); os oficiais da Armada presentes na assistência não o aplaudiram (AR, 2018a: 1h48’05”-12”). Mesmo que concordassem, serem vistos por outros a aplaudir poderia ter consequências nefastas para as respetivas carreiras.

IV.8 BREVE NOTA SOBRE RECURSOS

A DGAM e a PM não têm autonomia administrativa e financeira; por isso, não têm de apresentar relatórios e contas anuais; mas a DGAM tem autonomia administrativa e tem de apresentar relatório de atividades anual; a PM envia a informação das suas atividades ao MAI, para ser integrado no Relatório Anual de Segurança Interna (RASI).

A DGAM e a PM não têm dotações orçamentais próprias; as suas dotações estão inscritas na da Armada, administrada pelo CEMA. Não estão disponíveis no espaço público relatórios ou informações sobre as dotações orçamentais da DGAM e da PM, e muito menos com algum pormenor, em especial sobre as Despesas com Compensação em Receita (DCCR) e respetivo orçamento (ODCCR). Foram pedidos ao MDN, mas apesar de a lei nº46/2007 o autorizar, não houve qualquer resposta¹⁰⁰.

O CG-PM e DGAM elaborou desde 2006 um relatório anual de atividades e de recursos, e uma síntese da execução orçamental, a partir de 2007 integrado no relatório anual da Armada. A síntese das atividades da Armada de 2015 também apresenta montantes para os mesmos agregados, embora sem a anterior clareza e discriminação. Apresentam-se no quadro 4.1 os montantes da DGAM, que absorviam a PM, para 2006; em 2016 e 2017, o orçamento total foi cerca de €50m, as despesas de capital totais cerca de €6,5m e os emolumentos cerca de €5m (Covita, 2019). Quanto aos recursos humanos, o quadro 4.2 indica a sua distribuição na DGAM e na PM em 2015.

As compensações ou emolumentos pessoais merecem uma nota, pois são um elemento de motivação do pessoal e não são claras para leigos na matéria. Os emolumentos são pagos a partir da parte das taxas cobradas pelas tarefas prestadas nos portos, destinada à DGAM e à

⁹⁹ Ver mais em: <https://www.parlamento.pt/Paginas/2018/maio/Conferencia-As-Forcas-Armadas-e-as-missoes-de-interesse-publico.aspx> (consultado em 30-Jul-2019).

¹⁰⁰ O pedido foi feito por ofício do ISCTE-IUL de 09-Nov-2017, para os fins da presente investigação.

PM. A parte das coimas atribuída a estes serviços (como serviços que autuam infrações, instruem os processos ou aplicam as coimas) é receita própria, mas destina-se a despesas correntes e de capital dos mesmos; não pode pagar emolumentos; mas pode pagar despesas de operação, como ajudas de custo e subsídio por uso de viatura própria¹⁰¹, relativas a DCCR.

Quadro 4.1 – Informação orçamental da DGAM e da PM¹⁰² (fonte: DGAM, 2007).

DGAM e PM	2006	
	Orçamentado (€m)	Executado (€m)
Despesas de capital ¹⁰³	5,927	4,911
ODCCR	12,971	12,894
Coimas aplicadas	---	2,561
Manutenção e Operação ¹⁰⁴ -Total	---	15,198
Manutenção e Operação-Emolumentos	---	5,580
Manutenção e Operação-Ajudas custo	---	0,721
Orçamento de Estado-Marinha	24,553	24,553
Total	45,758	44,663

A base legal geral para a cobrança de taxas vem do decreto-lei nº200/98, que aprovou e pôs em vigor o “Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais” (RSTPN), que incluiu as capitánias. O decreto-lei nº273/2000 substituiu o RSTPN pelo “Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente” (RSTPC); e substituiu a “Tarifa da Capitania” pela “Tarifa da Autoridade Marítima”. Há ainda casos especiais, e menos significativos, estabelecidos no decreto-lei nº12/97 (taxa de farolagem) e no decreto-lei nº349/85, alterado pelo decreto-lei nº68/2001 (relativo a socorros a náufragos). Com a reforma do SAM de 2002, a portaria nº385/2002 adotou o “Regulamento das Taxas e Emolumentos Devidos pelos Serviços Prestados pelos Órgãos e Serviços da Autoridade Marítima Nacional”, e fixou taxas

¹⁰¹ Estas prestações visam compensar o servidor do Estado por despesas que ele incorreu em serviço. Não têm a mesma natureza dos emolumentos, e não se refletem na pensão de reforma; mas podem ser substanciais. Sem os dados pedidos no ofício de 09-Nov-2017, não foi possível confirmar rumores de que, nalguns casos, terão atingido múltiplos da remuneração.

¹⁰² Os montantes indicados não representam parcelas de uma soma cujo resultado está na última linha.

¹⁰³ As despesas de capital, bem duradouros ou de investimento referem-se à Lei de Programação Militar (LPM), ao Programa de Investimento e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC), aos Encargos Gerais de Marinha (EGM), e ao Plano de Obras de Conservação e Restauro (POCR), um programa interno da Armada.

¹⁰⁴ Inclui despesas com pessoal e despesas correntes com equipamentos e infraestruturas.

e preços em concreto; afetou 20% do montante cobrado aos cofres do Estado e 80% à DGAM; deste montante saem as compensações do pessoal, variando a fração com a natureza da receita; seria fixada por despacho do MDN, sob proposta da AMN a distribuição pelo pessoal; o despacho do MDN nº8619/2002 concretizou essa norma, e excluiu a AMN-órgão, o DGAM e CG-PM e o SubDGAM e 2ºCG-PM de receber qualquer compensação com esta origem (Covita, 2019). A portaria nº553-A/2008 atualizou as taxas e os preços, e alterou pontualmente o regulamento¹⁰⁵, postos em vigor pela portaria nº385/2002, mas o regulamento a ela anexo manteve-se em vigor.

Quadro 4.2 – Recursos humanos da DGAM e da PM em 2015 (fonte: Marinha, 2016).

Natureza	Categoria	Lotação	Existência
Militar ¹⁰⁶	Oficiais	101	95
	Sargentos	63	60
	Praças	139	126
Militarizados	PM	513	542
	Troço-de-mar	113	115
	Faroleiros	152	143
Civis		364	239
Total		1496	1320

Para regulamentar o DL 273/2000, a portaria nº210/2007 adotou o “Regulamento dos Serviços Prestados pelos Órgãos e Serviços da Autoridade Marítima nos Portos”; revogou a portaria nº385/2002 e implicitamente o despacho do MDN nº15751/2003 (sobre farolagem e balizagem). A portaria nº553-A/2008 substituiu várias tabelas da portaria nº210/2007 e foi revogada pela portaria nº506/2018 que adotou o “Regulamento de Serviços Prestados pelos Órgãos e Serviços da Autoridade Marítima Nacional”. A distribuição foi revista e nova fixada pelo despacho do SEDN nº10042/2018, que passou a incluir o pessoal do ISN e da DF, e estabeleceu limites superiores de 85% da remuneração base para o pessoal civil e 70% para o restante pessoal (militarizados, pessoal da PM e militares). Estes limites foram fixados por ter havido casos em que eram excedidos; sabe-se que eram significativos no passado (J.Freire, 2003: 206), e que continuaram a ser (CM, 2006; Rodrigues, 2017b). A SEDN defendeu que se tratava de “uma distribuição mais equitativa da receita” (Pinto, 2019: 1h01’-1h04’). Todavia,

¹⁰⁵ O autor, no desempenho do seu cargo na DGAM, participou na formulação da portaria nº553-A/2008.

¹⁰⁶ Na densificação da LOMAR-2014, o despacho do MDN nº6661/2015 autorizou 280 militares da Armada a prestar serviço temporariamente na DGAM e na PM. A Marinha informou estarem 281 em serviço no final de 2015. Mas não estão no domínio público valores oficiais mais recentes.

a portaria nº662/2019 aumentou a fração atribuída ao pessoal em prejuízo das “Despesas de funcionamento e investimento” (Apêndice à portaria), devido ao alargamento a mais pessoal.

De realçar que as referidas portarias e despachos, embora tendo base legal em decretos-lei, não têm a participação do Ministério das Finanças nem do Ministério do Mar; são o MDN e os seus serviços, sobretudo a DGAM e a Armada, que fixam os montantes cobrados aos utentes. Não se conhece qualquer estudo de impacto ou ato de escrutínio ou controlo político nesta matéria; e há boas razões para se fazer, porque aquelas receitas de serviços do Estado são despesas dos operadores do mar, e o impacto económico deveria ser considerado como regulador das atividades marítimas e pelos efeitos que tem na economia nacional.

Em 1998, os emolumentos recebidos pelo pessoal que prestava serviço na DGM passaram a ser tributados em IRS; por isso, passaram a aumentar direta e substantivamente o montante da pensão de reforma dos militares que prestaram serviço nas capitánias, se passassem à reserva até dois anos após as deixarem – de acordo com o nº1 do art.47º do decreto-lei nº498/72 (Estatuto da Aposentação) e que ficou conhecido entre os servidores do Estado como “média do biénio”. Isto constituiu um forte incentivo para os oficiais perto dos 30 anos de serviço e da classe de Marinha passarem à reserva, logo que deixassem o serviço na PM ou na DGAM¹⁰⁷. E foi um útil instrumento de gestão do pessoal da Armada porque: permitia oferecer uma alternativa atraente aos oficiais que não estavam indicados para progredir na carreira; as vagas assim abertas lubrificavam os quadros; e constituía um forte incentivo ao alinhamento dos oficiais em serviço na DGAM e na PM com as posições do CEMA – não se alinhando, poderiam ver interrompidas as comissões nas capitánias antes de cumprirem dois anos, e perderem emolumentos e a oportunidade de maximizar a sua pensão de reforma. Tal interrupção representa também um vexame público regional ou local, e entre

¹⁰⁷ Por exemplo, o decreto-lei nº296/2009 atribuiu ao capitão-de-mar-e-guerra uma remuneração que variava entre €2900 e €3364; mas os oficiais com este posto que concluíram as respetivas carreiras nas capitánias têm pensões de reforma acima da remuneração do posto: Aviso CGA 11789/2012 (DR 2ªsérie-nº172 de 05-Set-2012, p.30697); Aviso CGA 10215/2013 (DR 2ªsérie-nº155 de 13-Ago-2013, p.25633); Aviso CGA 15005/2013 (DR 2ªsérie-nº238 de 09-Dez-2013, p.35325); Aviso CGA 11147/2014 (DR 2ªsérie-nº193 de 07-Out-2014, p.25618); Aviso CGA 5026/2015 (DR 2ªsérie-nº88 de 07-Mai-2015, p.11204). Veja-se ainda o caso de um capitão-de fragata cuja pensão de reforma supera bastante aqueles valores do posto acima: Aviso CGA 11896/2017 (DR 2ªsérie-nº193 de 06-Out-2017, p.22579); Aviso nº4442/2018 (DR 2ªsérie-nº67 de 05-Abr-2018, p.9648); Aviso nº9208/2018 (DR 2ªsérie-nº129 de 06-Jul-2018, p.18699); Aviso nº12740/2018 (DR 2ªsérie-nº171 de 05-Set-2018, p.24894); e Aviso nº16003/2018 (DR 2ªsérie-nº214 de 07-Nov-2018, p.29821). Houve mais pessoal militar, militarizado e civil que concluiu a sua carreira nas capitánias e que viu melhorada a respetiva pensão de reforma pelos emolumentos das capitánias.

os pares. Os tempos mínimos de carreira e as idades para passar à reserva aumentaram muito em 2015, e foram alteradas as regras de formação das pensões, tornando-se mais difícil acabar a carreira numa capitania e ter uma pensão de reforma acrescida por esta via.

No âmbito da avaliação dos procedimentos da gestão financeira e da gestão patrimonial públicas, a IGF realizou uma auditoria, sobre o período 2011-2014, que notou a ausência da regulamentação da DGAM e do seu pessoal, excesso de ajustes diretos e algumas irregularidades de procedimentos na gestão financeira, concluindo com recomendações ao DGAM; só uma síntese de resultados está no domínio público (IGF, 2017).

V. DA ENVOLVENTE EXTERNA

Como exercem outros estados a sua autoridade sobre os assuntos do mar? Que influências se fazem mais sentir na Autoridade Marítima em Portugal? Este capítulo visa responder a estas questões, com descrições resumidas e historicamente enquadradas dos modelos de vários países democráticos e uma breve caracterização da atuação da *International Maritime Organization (IMO)* e da UE.

V.1 MODELOS ESTRANGEIROS

Não se conhece qualquer estudo realizado em Portugal, sobre modelos institucionais alheios. As reformas e as mudanças passadas nunca se apoiaram em políticas comparadas de Autoridade Marítima. Não será essencial nesta investigação, pois a resposta à questão sob investigação tem de se procurar no quadro doméstico. De resto, quem defende a militarização da Autoridade Marítima não usa os modelos alheios para a defender em Portugal, mas só para a tornar admissível; nem seria consistente defender a adoção dos modelos dinamarquês ou letão de guarda costeira integrada na Armada (Gomes, 2014a), e rejeitar o *harbour master* por ser incompatível com a tradição portuguesa.

Os modelos estrangeiros estudados, todos em democracias, dividem-se em dois grupos: um, com cinco Estados, sobre os quais há abundante informação, e cuja língua é acessível ao autor, dos quais analisou a legislação relevante (começando pelas leis fundamentais), o contexto político, e como ela evoluiu nos últimos dois séculos; e outro, com onze Estados, dos quais só se faz uma breve descrição da orgânica em vigor, sem se buscarem relações de causa-efeito. Ambos os tipos de estudo são só abordagens iniciais, a requerer aprofundamento.

É muito informativo o modo como cada Estado define juridicamente a participação das FA na segurança interna, por exemplo, na polícia marítima (em especial, na fiscalização das pescas) e no controlo das fronteiras e aduaneiro. São opções de fundo das quais decorrem outras, como as ajudas marítimas à navegação¹⁰⁸, a proteção ambiental, os registos de navios e profissionais, as políticas portuárias, o *SAR*, e, nos latinos, os foros especiais dos marítimos.

Os resultados da investigação estão resumidos nos seguintes anexos: EUA (anexo E); Reino Unido (anexo F); França (anexo G); Itália (anexo H); Espanha (anexo I); a Austrália, a

¹⁰⁸ Definidas no art.1 da Constituição da *International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA)*, uma organização internacional estabelecida em 1957, que se ocupa das questões técnicas e que abrangem o assinalamento marítimo (balizagem e farolagem), o posicionamento marítimo, a localização marítima, os avisos à navegação, os avisos aos navegantes e a hidrografia (IALA, 2019: 7).

Bélgica, o Canadá, a Dinamarca, a Holanda, a Irlanda, a Letónia, a Lituânia, a Noruega, a Nova Zelândia e a Suécia constam do anexo J; e no anexo K resumem-se em forma tabelar os principais tópicos dos modelos descritos nos anexos anteriores. Cada modelo foi descrito com base na literatura técnica disponível geral (Clarke, 2006; Alves, 2011; Marturano, 2016; e a *EMSA* como fonte geral) e, sobretudo, na legislação de cada Estado.

V.1.1 Estados Unidos da América

Nos EUA, a *United States Coast Guard (USCG)*, criada em 1915 mas com origem em 1790, é um ramo militar e o principal serviço a exercer a autoridade do Estado sobre os assuntos do mar; cresceu por agregação de serviços e funções; começou pelas aduaneiras do *Revenue Marine* (mais tarde, *Revenue Cutter Service*), que foram a matriz, a que a seguir foram acrescentados a inspeção de navios, o salvamento marítimo, as ajudas marítimas à navegação, os registos profissionais e patrimoniais, a fiscalização no mar e a aviação, mantendo-se como ramo militar. Integra a Armada em tempo de guerra. O seu estatuto militar faz da *USCG* uma gendarmeria (marítima). A militarização do modelo, resultante da natureza militar da *USCG*, não significa que ela adote doutrinas militares, ou esteja dependente de um ramo militar (em tempo de paz); significa que adotou um modelo de organização militar, tal como ocorre com as gendarmerias. É o principal serviço nas funções de estado costeiro, estado de bandeira e estado de porto, definidas pela CNUDM; segundo a terminologia da *IMO*, é administração e autoridade marítima.

O *captain of the port* assemelha-se ao capitão de porto; ambos inspirados na Itália, que terá chegado à 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 funções no âmbito laboral do *shipping commissioner*. É de notar a semelhança do *Shipping Commissioners Act 1872* com o CPDMM-1864, inspirado no equivalente francês, aparentado com o espanhol, e inexistente na Itália.

O *Department of Defense (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.

V.1.2 Reino Unido

No Reino Unido não há gendarmeria; com a exceção muito específica das polícias do *Ministry of Defence (MoD)*, as polícias são civis e estão integradas no *Home Office (MAI)*. 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 reprimir os cidadãos e cercear-lhes a liberdade. Apesar da 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* (Armada), também uma força militar e permanente, por não atuar em terra, não merecia desconfiança, sendo bem aceite 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* – hoje *Maritime and Coastguard Agency (MCA)* – e é autónoma da *Royal Navy*.

Há uma antiga tradição no Reino Unido de apoio das FA a autoridades civis, *Military Aid to Civil Authorities (MACA)*, incluindo à polícia para enfrentar e reprimir tumultos; mas esse apoio decresceu na segunda metade do século XX; o que permaneceu deve ser financiado pelas autoridades apoiadas. Só no âmbito da fiscalização das pescas marítimas se empregam militares, em apoio; a missão é regulada por protocolo entre o *MoD* e a *Marine Management Organization (MMO)*, por esta financiado e no âmbito da *MACA*. Os militares da *Royal Navy* que fazem fiscalização das pescas marítimas 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, mas só no combate à poluição do mar e no salvamento marítimo.

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).

V.1.3 França

O modelo francês é complexo, muito devido ao grande número de serviços envolvidos na *action de l'État en mer* e na política marítima, e às múltiplas dependências: por exemplo, a *gendarmerie maritime* faz parte do Ministério da Defesa e depende do ministro da Defesa (através do comandante da Armada), e também depende do ministro do Interior (integra a *gendarmerie nationale*); o *préfet maritime*, que é também comandante de zona marítima, depende do ministro da Defesa (tal como o seu estado-maior militar) e depende do ministro responsável pelos assuntos do mar, e outros, a respeito das políticas civis da *action de l'État en mer* (nas quais é apoiado pelo referido estado-maior); a *douanes* depende do ministro das Finanças, é o serviço público que executa a mais eficaz vigilância da poluição no mar, mas o

material de combate está a cargo do ministro responsável pelos assuntos do mar, enquanto as operações de combate são executadas pela *marine nationale* (defesa nacional).

A coordenação entre tantos órgãos e serviços, com tão variadas atribuições e prioridades (incluindo na manutenção e sustentação dos equipamentos) é um problema identificado há décadas; a criação do *comité interministériel de la mer (CIMer)* em 1978, do *secrétaire-general de la mer (SGMer)* em 1995¹⁰⁹ e da *fonction garde-côtes* em 2009 visaram resolver os problemas de coordenação, mas eles permanecem (Langavant, 1978: 605; Chabrol, 1996: 16; Boyer e Branger, 2005: 27 e 32; Tallec, 2010: 64; Rousseau, 2013; *Cour des Comptes*, 2019).

A complexidade institucional também dificulta o diálogo dos atores institucionais franceses com as instituições da UE e de outros Estados; para umas e outros é um desafio intelectual compreender o modelo francês e os seus interlocutores e atribuições. Sem adotar uma guarda costeira, a mais eficiente exploração de recursos recomendará a partilha de funções de aquisição e manutenção com os demais serviços que concretizam a *action de l'État en mer* (*Cour des Comptes*, 2017, 2019); o que não é fácil dadas as diversas prioridades dos serviços, que derivam de distintas atribuições e orientações políticas.

Dito isto, há que notar que, mesmo considerando as mudanças devidas à harmonização europeia, nas últimas duas ou três décadas, a estrutura, os conceitos e a nomenclatura têm-se mantido claros e consistentes na legislação francesa, o que facilita muito a sua interpretação, até pelo leigo em Direito e na matéria. Essa é uma importante diferença com Portugal, como concluiu Paulo (2018e: 386).

O outro traço destacado deste modelo francês é a sua militarização, através da Armada, ainda que esteja em retração no longo prazo nos cargos dirigentes; de notar, entre outros factos, que o *centre opérationnel de la fonction garde-côtes*, sob a autoridade do *SGMer*, está sediado no *état-major de la marine* (EMA) em Paris, mas separado do centro de operações militar. Ainda assim, mantém-se a *marine nationale* como ator indispensável na *action de l'État en mer*, opção que recolhe grande apoio, sobretudo dos oficiais da Armada. É pacífica a questão constitucional, pois os militares das FA só apoiam as autoridades civis; mas é difícil separar as funções militar e civil na nomeação do *préfet maritime (Premar)* ou nas atividades de apoio do seu *état-major*. O *Premar* é a autoridade nuclear do modelo francês, reunindo as vertentes civil e militar no mar (não tem competências no DPM, nos portos e nos estuários); na sua vertente civil só coordena os serviços e recursos das autoridades com competências no mar; enquanto comandante naval (militar) pode atribuir meios da Armada na sua dependência

¹⁰⁹ O *décret n°78-815* criou o *CIMer*, que foi reformado pelo *décret n°95-1232*, que criou o *SGMer*.

hierárquica para tarefas a cargo e coordenadas pelo *Premar*.

A falta de recursos humanos diferenciados e especializados nesta política fora da *marine nationale* há muitos anos que não é um argumento sólido, porque as escolas marítimas (controladas pela *marine nationale* até há poucas décadas) já formam profissionais qualificados; por exemplo, é difícil explicar a falta de especialização e a rotatividade do pessoal que a *marine nationale* atribui aos *centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS)*, em comissões de três anos (Baraduc et al, 2009: 18-19). O fim das atribuições e competências dos serviços de administração marítima sobre a *inscription maritime* fariam supor o afastamento da *marine nationale* e a sua cultura militar, das políticas do mar (Morin, 2016: 7). E fica por saber se a forte presença da *marine nationale* no setor não se faz em prejuízo da sua missão primária de defender militarmente a França no mar¹¹⁰, e se ela não prejudica a obtenção pela França de recursos da UE (que não os atribui às FA) (Boyer e Branger, 2005: 27 e 37). Ou até que ponto a *action de l'État en mer* está sujeita à opção (ou pressão) de fundo de manter a *marine nationale* como ator nuclear e, por isso, insubstituível, desta política pública, quando a ausência de ameaças existenciais no território europeu sugere a sua retração nos cenários europeu e atlântico e a expansão nos territórios ultramarinos, nos quais ainda há disputas sobre as fronteiras, e potenciais conflitos, que podem requerer uma presença militar mais robusta do que na Europa¹¹¹ (Lorgeoux et al, 2012; Clarke, 2014: 140).

V.1.4 Itália

O modelo italiano também é complexo, mas não tanto como o francês; a complexidade resulta quase só das múltiplas dependências ministeriais: os *carabinieri* são uma polícia e o 4º ramo militar, mas dependem funcionalmente do ministro do Interior; e a *Guardia costiera* é um corpo da Armada, mas depende funcionalmente dos ministérios do Ambiente, da Cultura, dos Transportes e da Defesa. Até aos 1980s, a sobreposição de atribuições e competências de serviços da segurança era consciente e visava evitar organismos demasiado poderosos. Com a entrada no Euro, nos 1990s, a necessidade de reduzir despesas públicas obrigou a inverter este modelo; assim, a *Guardia costiera* tornou-se o principal serviço no âmbito das atribuições e

¹¹⁰ O mesmo tipo de questão pode colocar-se em relação ao Exército, pelo seu significativo papel nas estruturas orgânicas da *Sécurité Civile*, incluindo corporações de bombeiros militares; e nestas também se inclui o *bataillon de marins-pompiers de Marseille (BMPM)*, criado pelo *décret* de 29-Jul-1939.

¹¹¹ Esta questão é legítima, pois a referida legislação e outra, relevante, atribui menos poder aos oficiais da *marine nationale* nos territórios franceses fora da Europa; por exemplo, o *préfet maritime* nestes territórios não é um oficial da *marine nationale*.

competências de estado de porto, de bandeira e costeiro, ainda que a Armada e a *Guardia di Finanza* colaborem com ela.

A *Guardia costiera* integra todas as atribuições, competências e dispositivos que permitem às autoridades marítimas, sobretudo o *capitano di porto*, exercer a autoridade e garantir a segurança no mar, nas costas e nos portos e articular-se com as autoridades dos outros estados e internacionais; aqueles dispositivos são nacionais ou partilhados, e incluem meios aéreos ou navais, sistemas eletrónicos ou pessoas, peritos ou mergulhadores, e outros.

O setor marítimo foi e é uma exceção à forte influência da França sobre as políticas públicas italianas, em especial após a ocupação napoleónica¹¹². Neste setor, foi a França que recebeu um termo, a *capitainerie*, derivada do *capitano di porto*, criado em Itália (em Nizza-Piemonte; desde 1860, Nice-França).

É ainda de assinalar a extraordinária produção legislativa no setor marítimo nas últimas décadas, muito devida aos vários processos europeus de harmonização da legislação; o que contrasta com alguma estabilidade de conceitos e modelos até à década de 1960.

Outro traço destacado do modelo italiano é a sua militarização: a *Guardia di Finanza* é militar; os *Carabinieri* são o 4º ramo militar; e a *Guardia costiera* é um corpo da Armada, embora autónomo. Dito isto, a *Guardia di Finanza* está integrada no Ministério das Finanças, e a dependência funcional das outras duas face aos ministérios civis é mais forte do que os estatutos do seu pessoal, porque são aqueles que decidem o que aquelas fazem no dia-a-dia. Na prática, a militarização está em retração no longo prazo e é hoje mais formal do que substantiva; ainda assim, e apesar de desde os anos 1960s não haver militares a sugerir maior intervenção na sociedade ou na política italianas, a militarização da segurança interna sugere que as FA mantêm interesse na sua presença no setor marítimo.

V.1.5 Espanha

A Espanha absorveu várias influências externas, mas elas não foram decisivas e foram moldadas ou adaptadas às interpretações e condições locais. Dito isto, as políticas portuguesas e espanholas, neste setor e noutros, têm-se influenciado mutuamente nos dois últimos séculos (Serrano, 1996). Já a vertente supranacional da UE tem vindo a introduzir políticas e modelos que quebram com a linha histórica no setor do mar.

Em Espanha, desde que foi criada formalmente no século XVIII até à Constituição de 1978, e à reforma de 1992, que a densificou, a autoridade marítima era a *Autoridad de*

¹¹² Por exemplo, os *carabinieri* têm origem na *gendarmérie nationale* e a *levée en masse* foi adotada como *leva*.

Marina. Em 14 anos, foi extinta a secular militarização do setor; a Armada manteve na sua orgânica a hidrografia, o apoio a entidades civis e a alguns oficiais da Armada a participação administrativa na regulação da salvação marítima; passou-se da *Jurisdicción de Marina* para a *Administración Marítima*. É de destacar esta reforma estrutural, porque a Espanha teve até 1978 uma presença permanente das FA na segurança interna e decisiva na política, com várias ditaduras militares e militarismo civil, e uma ideia interiorizada na comunidade de que as FA eram independentes do Governo; ou seja, elas e este convergiam no chefe de Estado, e só dele dependiam; ideia alimentada por Afonso XIII e por Franco¹¹³, que se intitulou a partir de 1947 “*Caudillo de España y de la Cruzada, Generalísimo de los Ejércitos*”.

Estes aspetos são relevantes para o caso português, no qual a Armada, passados 37 anos da revisão constitucional de 1982, ainda atua na segurança interna no setor marítimo, mantém o nome de “Marinha”, e só tem por missão a defesa militar da República no mar.

A centralidade da Armada e o seu domínio do setor desde o século XVIII encobrem a variedade de soluções institucionais adotadas e testadas desde então sobre o exercício da autoridade do Estado no mar. A óbvia influência francesa (a *gendarmerie*, ou o foro especial da marinha mercante) ou a italiana (capitão de porto) não foram tão fortes no mar como se esperaria: nunca existiu o *préfet maritime* nem um órgão equivalente e os *capitânes de puerto* vieram a diluir-se nas *ayudantias e comandancias de Marina (autoridades de Marina)*, pois eram vistos mais como *practicos* ou pilotos. Mas a estrutura orgânica do setor, como ramo da Armada e emulando as suas linhas gerais, foi comum à Espanha e aos países latinos estudados (Portugal, Itália e França), pelo menos até ao último quartel do século XX. Também nestes as autoridades marítimas exerciam a gestão portuária, abandonada nas últimas décadas quando as administrações portuárias passaram para um modelo empresarial, embora público, por se dar maior prioridade à função económica do que à função de segurança.

A Autoridade Marítima em Espanha tem bastantes especificidades, de que cabe realçar: a importância do voluntariado humanitário, através da *Cruz Roja*, no salvamento nas praias e nas costas; a atribuição, na origem, dos faróis e do assinalamento marítimo ao ministério das obras públicas (ou com esse pelouro), embora a hidrografia, outro elemento fundamental das ajudas marítimas à navegação, tenha estado, e continue, integrada na Armada; a atribuição da fiscalização aduaneira no mar a uma empresa (pública, é certo) de 1844 a 1954, a *Tabacalera S.A.*; e a atribuição do combate à poluição do mar e do SAR a outra empresa (pública, é certo), a *SASEMAR*. Este modelo de 1992 foi revisto quase 20 anos depois, foi mantido, e conta com

¹¹³ Também era uma ideia apreciada em Portugal, desde o rei D. Carlos I (Telo, 1996b: 48-50).

já quase 30 anos, pelo que parece satisfazer os requisitos.

V.1.6 Outros Estados: Austrália, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Holanda, Irlanda, Letónia, Lituânia, Noruega, Nova Zelândia e Suécia

A Bélgica, a Dinamarca, a Holanda, a Noruega e a Suécia são todos banhados pelo Mar do Norte e têm relevantes semelhanças culturais e linguísticas. Mas desenvolveram modelos muito diversos de exercício da autoridade do estado sobre os assuntos do mar. Dos poucos pontos em comum há a adoção do órgão de *harbour master* nos grandes portos e a respetiva propriedade ser sobretudo municipal. A Dinamarca não tem guarda costeira; mas as existentes pouco têm em comum; por exemplo, à sueca e à holandesa compete apoiar, mas não dirigir o salvamento marítimo, e a da Noruega tem poderes de polícia. Na Dinamarca, na Noruega, na Holanda, na Letónia e na Lituânia as funções de guarda costeira estão integradas de algum modo nas FA, sem serem missões principais das FA e se trate apenas de explorar partilhas de recursos (apoio logístico, pessoal, bases, etc). Quanto à hidrografia, a Holanda tem o serviço integrado na Armada; nos demais Estados pertence a uma agência civil, que nalguns casos está combinada com a cartografia terrestre e até com os registos cadastrais.

A Dinamarca não tem guarda costeira e a Noruega e a Suécia têm; mas as da Suécia e da Holanda são forças de segurança; a da Noruega é uma agência civil operada pela Armada, mas em ações policiais, exceto na fiscalização das pescas marítimas, só atua sob a autoridade das chefias competentes da Polícia. As guardas costeiras dos EUA e da Itália têm as mais amplas atribuições e competências; na Irlanda, na Nova Zelândia e na Austrália, a guarda costeira nada tem a ver com a fiscalização das pescas marítimas; no Canadá, apoia, mas não é uma missão sua; no Reino Unido, cinge-se ao *SAR* marítimo; no Canadá e na Irlanda, têm a atribuição de *SAR* marítimo, a segurança marítima e o combate à poluição do mar, mas não funções de polícia; na Bélgica, só coordena operações e recursos.

O Canadá, a Irlanda, a Nova Zelândia e a Austrália foram colónias do Reino Unido, mas pouco têm em comum com este. Por exemplo, a Austrália e a Nova Zelândia não têm guarda costeira; o Canadá e a Irlanda têm (neste caso, em parte herdeira da *Coastguard* inglesa). A hidrografia tem a mesma origem inglesa, mas na Austrália e na Irlanda esta função passou para serviços civis, embora na primeira integrada no *MoD*, como no Reino Unido.

A polícia no mar não é uma atribuição das FA destes quatro Estados, mas a Armada na Irlanda executa a fiscalização das pescas marítimas; na Austrália, a Armada apoia a *Australian Border Force*.

Quanto à fiscalização das pescas marítimas, na Austrália, só se fiscaliza no mar através

de tecnologias de informação; os inspetores só atuam em terra, à chegada e nas descargas. Compete às guardas costeiras fiscalizar a pesca no mar, nos EUA, na Noruega, na Itália, na Holanda e na Suécia. No Reino Unido e na Irlanda, a fiscalização é executada pela Armada como serviço prestado por *MACA* à autoridade competente em matéria de pescas marítimas; mas a Escócia tem um serviço próprio. Também a Dinamarca tem um serviço próprio de fiscalização das pescas marítimas e dispensa a Armada. Na França, na Bélgica e na Espanha, compete às polícias, podendo os comandantes de navios militares autuar ilícitos detetados.

Vários Estados incluem as suas FA nalgumas funções de estado costeiro, como combate à poluição do mar, salvamento marítimo, assinalamento marítimo (incluindo a hidrografia) e a fiscalização da pesca: Canadá (*SAR* e operação dos *RCC* e *MSRC*), Dinamarca (*SAR* e combate à poluição do mar), Holanda (guarda costeira sediada na Base Naval e hidrografia), Irlanda e Reino Unido (fiscalização da pesca), Letónia e Lituânia (*SAR*, combate à poluição do mar e polícia marítima), Noruega (guarda costeira civil integrada na Armada, sem funções de polícia) (*EMSA*, 2007, 2018; anexos J e K).

Na Austrália, na Dinamarca, na Holanda, na Noruega, na Nova Zelândia e na Suécia o salvamento marítimo e aéreo está atribuído a centros que combinam as duas vertentes, os *Joint Rescue Coordination Centre (JRCC)*. Na Noruega e na Dinamarca o *chief of defence (CEMGFA)* dirige os *JRCC*; na Dinamarca, pois estão atribuídos ao *JRCC* o *SAR*, o combate à poluição do mar e algumas tarefas do controlo do tráfego marítimo, e no caso da Noruega, porque a guarda costeira está integrada na Armada como agência civil.

Em Itália, na Espanha, na Holanda e Portugal a hidrografia está atribuída a serviços da Armada; nos EUA, na França, na Austrália e no Reino Unido a atribuição está no MDN, e os serviços da Armada executam alguns trabalhos hidrográficos. Nos restantes estudados, é uma atribuição civil, dos serviços da administração marítima.

Quase todos os Estados aproveitam o voluntariado na Autoridade Marítima. Destacam-se a *Home Guard* (Noruega, Dinamarca e Suécia) e a *United States Coast Guard Auxiliary*, constituídas no todo ou em larga medida por voluntários, que se dispõem a oferecer do seu tempo e dos seus recursos à defesa nacional e à proteção civil. O socorro nas praias e o *SAR* marítimo são dominados por voluntariado e por organizações sem fins lucrativos na Austrália (*Australian Volunteer Coast Guard* e *Royal Volunteer Coastal Patrol*), na Dinamarca (*TrygFonde*), na Espanha (*Cruz Roja*), na Holanda (*Reddingsbrigade Nederland*), na Nova Zelândia (*Surf Life Saving*), na Noruega (*Norges Livredningsselskap*), na Suécia (*Svenska Livräddningssällskapet*), e na Irlanda e no Reino Unido (a *Royal National Lifeboat Institution* opera nos dois países, embora esteja sediada em Inglaterra).

A França nunca teve o órgão de capitão de porto; Portugal, Espanha e Itália tiveram e Portugal e a Itália têm; a Itália tem guarda costeira e nenhum dos outros três tem (a França tem a “função de guarda costeira”). Em França, o *capitaine de port* é um posto de um quadro, com funções semelhantes às do *harbour master* frequente no norte da Europa. Na Espanha, a Armada deixou em 1978 de ter competências próprias no setor, mas os outros três latinos têm-nas em algum grau.

V.1.7 Notas a realçar nos modelos de Autoridade Marítima estudados

O primeiro ponto a realçar, comum a todos os Estados analisados, é a supremacia civil: em todos, as FA estão subordinadas aos órgãos de soberania eleitos; é um elemento comum e estrutural dos EDD (Martínez, 2009: 160-168). Depois, domina o princípio constitucional¹¹⁴ de não atribuir às FA competências próprias na ordem e segurança públicas. A abordagem que as constituições fazem desta matéria reflete o seu passado: o consistente afastamento das FA da governação e da segurança interna, como nos países nórdicos, criou um clima de confiança que dispensa normas detalhadas ou até a omissão de normas, sobre a matéria nas constituições em vigor; a referência constitucional à matéria reflete a maturidade da democracia em cada país (Nolte e Krieger, 2003a: 3; 2003b: 29-66). Os EUA, o Reino Unido, a Irlanda, o Canadá e a Nova Zelândia não têm normas constitucionais sobre esta matéria: o Reino Unido não tem constituição escrita e as leis nada dizem; os restantes deixaram as opções para a lei ordinária; mas todos partilham a tradição da *Magna Carta* (1215), e têm interiorizada a separação entre exércitos e polícias e as respetivas funções. Há constituições de países não estudados que têm normas que preveem o apoio das FA a autoridades civis, após pedido formal destas (*PDBA*, 1998; Martínez, 2009: 158-159). Refletindo um passado secular de presença dos exércitos e dos militares em cenários domésticos, as constituições de Espanha e Portugal atribuem às FA só uma missão, a defesa contra ameaças externas. Ainda que em regressão em vários Estados, o pluralismo policial merece realce. Para evitar concentrações de poder ou para explorar a especialização, vários Estados definiram polícias civis (meios urbanos), gendarmarias (meios rurais) e polícias especializadas, em razão do local ou da matéria (algumas guardas costeiras ou polícias marítimas).

Outro ponto a destacar é a grande diversidade de modelos de exercício da autoridade do Estado sobre os assuntos do mar; a simples observação visual dos quadros no anexo K revela

¹¹⁴ Esta regra tem exceções em algumas democracias na América Latina: a Bolívia, o Brasil, o Chile, a Guatemala, Honduras, El Salvador, o Paraguai, o Peru e a República Dominicana incluem a ordem pública nas missões das FA.

a diversidade de atribuições e fronteiras entre os diversos serviços, quando comparados com os dos outros Estados. Mesmo Estados com longos passados em comum e grandes afinidades culturais são muito distintos. Cada modelo nacional incorpora mais ou menos a respetiva armada, de acordo com a sua reação ao passado e como reflexo da cultura nacional quanto ao entendimento do EDD e à sua relação secular com o meio marinho. A diversidade referida gera complexidade, até nos países que têm guarda costeira (cujas missões mais usuais são a ordem e a segurança públicas no mar, o SAR, a proteção ambiental, a fiscalização das pescas marítimas e o controlo do tráfego marítimo). Os perfis de estado de bandeira, estado de porto e estado costeiro (CNUDM) estruturaram, mas não eliminaram, a complexidade dos modelos nacionais (menor nos EUA).

Constata-se que a tendência no longo prazo é a desmilitarização de funções civis, sem prejuízo de (em todos os países estudados) as FA apoiarem serviços civis, a pedido destes, por acordos de longa duração ou por decisão dos governos. A desmilitarização é uma opção estrutural dos EDD, consistente com a necessidade de especializar e profissionalizar cada vez mais o exercício da autoridade do estado sobre os assuntos do mar, necessidade que é dificilmente compatível com o emprego de pessoal com distinta doutrina, fraca formação na matéria e em missões temporárias.

Ao comparar com os outros modelos estudados, o português tem pouco em comum com eles e é mais complexo, quanto a serviços envolvidos e mormente quanto à teia normativa. O modelo francês poderá ser mais complexo, mas em França prevalecem a clareza e a coerência da nomenclatura e dos conceitos. Em comum, os modelos francês e português têm o Direito Administrativo, várias designações, a complexidade e muitas mudanças nos últimos 30 anos.

De realçar que em nenhum Estado estudado se encontra algo que se assemelhe à AMN, isto é, o domínio ou o controlo de uma polícia por parte de órgãos militares. Na Dinamarca, a Armada não exerce competências policiais de todo, embora compita ao CEMA o controlo da navegação no estreito entre Copenhaga e Malmö. Na Noruega, a guarda costeira está sob o controlo do CEMA, tem uma base própria e exerce ações policiais no mar, mas sob autoridade dos chefes competentes da Polícia. Na França, o *Premar* coordena, mas não tem poderes de direção sobre os serviços com competências no mar; a *gendarmérie maritime*, que depende da Armada nalguns aspetos, não depende desta em matérias policiais. As exceções são a Letónia e a Lituânia, que há quase três décadas recuperaram a sua independência face à URSS, com pequena população e sob ameaça permanente da Rússia; mesmo assim, a defesa militar é a principal missão das FA e outras missões dependem das circunstâncias políticas. A separação entre polícias e FA é um ponto comum e nuclear nas democracias estudadas e maduras, o que

confirma o modelo conceptual do EDD.

V.2 INFLUÊNCIA DA ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

Em 1979, Portugal aderiu à *IMO*, uma organização intergovernamental então instituída a partir da *IMCO*¹¹⁵. A *IMO* tem por missão a regulação mundial do transporte marítimo e das atividades com ele relacionadas (mas não a pesca), concentrando-se na segurança marítima e na proteção ambiental; já abrange o terrorismo, as alterações climáticas e a governança dos oceanos; tem 174 Estados-membros (EM) e três Estados associados; é a organização intergovernamental de referência sobre as atividades marítimas (Natova, 2005; *OECD*, 2014: 91; *IMO*, 2018). Funciona através de cinco comissões, das quais importa destacar o *Marine Environment Protection Committee (MEPC)* e o *Maritime Safety Committee (MSC)*. Apesar de ter atribuições sobre a segurança (de início, só “safa”; agora também “segura”), não tem natureza policial ou militar, nem relação com tais forças nacionais; a sua relação é com os serviços de administração ou autoridade marítima nacionais. A *IMO* não tem vocação nem capacidade para fazer cumprir as suas normas e convenções; deixa o cumprimento a cargo dos estados (de bandeira, de porto ou costeiros), de acordo com as políticas públicas nacionais.

Os EM da *IMO* fazem-se nela representar no plano diplomático pelos ministérios de assuntos exteriores e no plano técnico pelos serviços de administração marítima (a designação mais usada na *IMO* sobre as atribuições e os serviços relativos à autoridade dos estados sobre os assuntos do mar, nos cursos de água navegáveis e nas costas é “*maritime administration*”).

Portugal aderiu à *IMCO* em 1976. Foi então criada a Comissão Nacional da *IMCO* na Direção-Geral dos Negócios Económicos do Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE) para coordenar as atividades nacionais e receber toda a documentação da *IMCO*, distribuí-la pelos serviços a que diziam respeito, e fazer a ligação em exclusivo ao secretariado-geral da *IMCO*. A ligação de Portugal à *IMO* faz-se pelo MNE e pela DGRM, e integra representantes da DGAM como observadores (Paulo, 2018e: 199-201 e 245-261). Sem grandes frotas de comércio ou pesca, Portugal não é muito afetado pelas normas da *IMO* relativas aos estados de bandeira; mas o grande tráfego nas costas e portos portugueses influenciam muito as políticas marítimas enquanto estado costeiro e estado de porto; por exemplo, em relação a

¹¹⁵ A convenção que instituiu a *Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)* foi adotada no âmbito da ONU, em Genebra em 06-Mar-1948, entrou em vigor em 17-Mar-1958, iniciou as atividades em 06-Jan-1959 e foi alterada de acordo com as resoluções adotadas pela respetiva Assembleia em 15-Set-1964 e em 28-Set-1965. A *IMO* (Organização Marítima Internacional) foi criada em 1979, através de emendas à Convenção que criou a *IMCO*.

esquemas de separação de tráfego, às inspeções a efetuar a navios que praticam os portos ou a locais de refúgio para navios em perigo (Morrison, 2012).

V.2.1 Instrumentos jurídicos

A *IMO* tem estado na origem de numerosas convenções internacionais, sobre segurança marítima e proteção ambiental, cuja elaboração e negociação promoveu; as principais, de que Portugal é parte, são: a *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS-1974)*, com várias alterações, incluindo a adoção dum capítulo (XI) sobre segurança marítima segura e o anexo do *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*¹¹⁶; a *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* e o seu Protocolo de 1978 (*MARPOL 73/78*), incluindo, com a anterior, do *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*; e a *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, de 1978 (*STCW 78/95*). De notar ainda: a *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREG)*, de 1972; a *International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)*, de 1979; e as convenções que estabeleceram e regularam o *International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds)* para compensar financeiramente as vítimas de poluição do meio marinho (*OECD*, 2014: 94). A *IMO* também adota instrumentos não-convencionais: códigos (por exemplo, o *ISPS* e o *IMDG*, associados às convenções *MARPOL* e *SOLAS*) e recomendações, aprovados pela Assembleia da *IMO*, pelo *MSC* e pelo *MEPC* (Güner-Özbek, 2008a: 5-25). Estes instrumentos são adotados pelos EM por processos simplificados, sem a tradicional ratificação, produzindo alguma indesejável diversidade, o que motivou a ação da UE sobre os seus EM. A *IMO* oferece benefícios gerais, ao permitir estabelecer padrões que, sem o esforço de codificação internacional, não existiriam ou seriam muito variados; e bem aceites, o que facilita a sua adoção, cumprimento e imposição (Natova, 2005).

A *IMO* e os instrumentos adotados exercem influência direta sobre Portugal, como membro, e indireta, através da UE, que vem adaptando e adotando os instrumentos da *IMO*, e adotando-os no direito comunitário, que tem carácter vinculativo e capacidade de verificação e imposição do seu cumprimento no espaço europeu; por exemplo, a UE introduziu o Código *ISPS* (Código Internacional para a Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias) na legislação comunitária pelo regulamento (CE) n°725/2004, apenas dois anos depois de a Conferência Diplomática da *IMO* de 12-Dez-2002 ter adotado as alterações à Convenção

¹¹⁶ Após o ataque terrorista ao petroleiro francês “Limburg”, no Yémen, em 06-Out-2002.

SOLAS, que nela inseriram o Código *ISPS*.

V.2.2 World Maritime University

A *World Maritime University (WMU)* foi criada em 1983 e funciona no âmbito da *IMO*¹¹⁷. Só oferece cursos pós-graduados, incluindo doutoramentos e mestrados na Suécia (Malmö) e mestrados na China (Shangai e Dalian); e profissionais. A *WMU* tem contribuído para aprofundar o conhecimento técnico dos assuntos do mar e de governança das indústrias marítimas; destaca-se a economia do mar, a economia e a governança dos portos, a segurança marítima safe e segura, e a proteção ambiental do meio marinho. A investigação produzida no âmbito institucional das políticas públicas sobre os assuntos do mar tende a centrar-se nos países dos alunos e raramente comparam modelos. Afigura-se que a influência da *WMU* sobre os modelos institucionais de autoridade ou administração marítima da generalidade dos estados (e claramente dos estudados, mesmo os vizinhos da *WMU*) não é mais forte do que as opções políticas e constitucionais nacionais, em especial quanto ao emprego das armadas nas políticas do mar e na governança do setor, mesmo com a securitização dos últimos anos.

V.3 INFLUÊNCIA DA UNIÃO EUROPEIA

A UE e a *IMO* têm vários objetivos em comum, mas têm distinta natureza: a UE, neste âmbito, tem natureza supranacional e aplica legislação supranacional aprovada por maioria qualificada; a *IMO* é uma organização intergovernamental. O processo de integração europeia, concretizado em diretivas (transpostas pelos EM para o seu direito interno, com as adaptações que julguem adequadas), em regulamentos (que têm aplicação direta em cada EM), e na vinculação às decisões dos tribunais da UE poderá conferir maior qualidade a todo o setor do mar. A harmonização dos códigos e recomendações da *IMO* entre as legislações dos EM tem sido um objetivo, alcançado por via da intermediação da UE (Kaps, 2004: 90).

O processo de integração europeia teve desde o seu início só uma ligação indireta ao mar, através da política comercial comum e, nos anos 1960s, das políticas agrícola comum e de transportes. Só a partir de 1983 se iniciou a política comum de pescas, e com ela a CEE passou a incluir explicitamente o mar nas suas políticas públicas; só em 1986 foi estabelecida a liberdade de prestação de serviços para todas as empresas de transporte marítimo registadas na CEE. As políticas europeias relacionadas com o mar tiveram, têm e provavelmente continuarão a ter grande influência em Portugal sobre as políticas do mar e o exercício da autoridade do Estado sobre os assuntos do mar, como se ilustra a seguir.

¹¹⁷ Ver mais em: <https://www.wmu.se/> (lido em 28-Ago-2019).

V.3.1 Pescas marítimas

A política comum das pescas (marítimas) foi a primeira política pública da UE com relação direta com o mar. Embora com origem nos anos 1970s¹¹⁸, foi posta em vigor pelo regulamento (CEE) nº170/83; visava sobretudo a conservação de recursos piscícolas, pelo que tinha natureza ambiental e económica. Foi reformada pelo regulamento (CEE) nº3760/92, que revogou o anterior. Nova reforma foi posta em vigor pelos regulamentos (CE) nº2369/2002, nº2370/2002 e nº2371/2002 e foi revogado o regulamento 3760/92. Esta política exigia controlo apertado; por isso, o regulamento nº2371/2002 criou inspetores das pescas no plano europeu (Ingerowski, 2008). Estão em vigor o regulamento (UE) nº1379/2013, o regulamento (UE) nº1380/2013 e o regulamento (CE) nº508/2014, que revogou a anterior reforma, e o regulamento (UE) 2019/1241, que alterou os anteriores, mas manteve as grandes orientações quanto à preocupação ambiental e à sustentabilidade das pescas.

Em 2005, a escassez de recursos piscícolas e a necessidade de maior controlo da política comum das pescas levaram à criação da *European Fisheries Control Agency*¹¹⁹ (EFCA), ou Agência Comunitária de Controlo das Pescas, pelo regulamento (CE) nº768/2005, com natureza económica e ambiental (Chen, 2008: 205-217). O regulamento (CE) nº1224/2009 instituiu o “regime comunitário de controlo” (art.1º) para garantir o cumprimento das regras desta política. Em especial, definiu os conceitos de inspeção, vigilância, agente (pessoas autorizadas a nível nacional ou comunitário a realizar inspeções) e inspetor comunitário (agentes que podem realizar inspeções dentro e fora das águas comunitárias) (art.4º); estabeleceu que só uma autoridade em cada EM coordena as atividades de controlo das demais autoridades nacionais de controlo (art.5º), que cada EM devia manter uma “lista dos agentes responsáveis pela realização das inspeções” (nº1 do art.74º), e que os “inspetores comunitários não têm competências de polícia nem de execução” (art.79º). Para uniformizar a execução, o regulamento de execução (UE) nº404/2011 da Comissão Europeia complementou o regulamento nº1224/2009. Entre outros aspetos, determinou que inspetores nacionais ou comunitários das pescas devem ter um cartão que indique a sua identidade e qualidade (nº1 do art.97º). Em Portugal, por imperativo constitucional, todas as autoridades policiais, incluindo

¹¹⁸ Foi com o regulamento (CEE) nº2141/70, que estabeleceu regras comuns e medidas estruturais para as pescas, como o acesso de todos os pescadores aos espaços marítimos comunitários; o regulamento (CEE) nº2142/70, o regulamento (CEE) nº100/76 e o regulamento (CEE) nº101/76, que regularam o mercado comum das pescarias e as respetivas estruturas; e a resolução do Conselho de 03-Nov-1976, que determinou que os EM deviam declarar as suas ZEE a partir de 01-Jan-1977.

¹¹⁹ Com sede em Vigo, Espanha: <https://www.efca.europa.eu/> (visto em 15-Jun-2019).

a PM e a GNR, podem ter o estatuto de agente ou inspetor de pescas, mas os militares da Armada, na estrutura militar, não.

Após a adesão de Portugal à CEE (1986), o DL 278/87 reformou o exercício da pesca e das culturas marinhas em águas sob soberania e jurisdição portuguesas; atribuiu a fiscalização ao SAM e em especial do capitão de porto (a PM ainda não se distinguiu dele), e a outros ministérios (nº1 do art.15º). O DR 43/87 densificou o DL 278/87 e adaptou o regulamento (CEE) nº3094/86; baseou-se na organização territorial da DGM e atribuiu competências ao capitão de porto na gestão das pescas. O DL 383/98 reformou o regime de exercício e fiscalização das pescas marítimas, que vinha do DL 278/87, e republicou-o atualizado; não alterou os perfis de atribuições e competências quanto à execução da fiscalização, mas reforçou a opção do DL 278/87 de pôr fim ao exclusivo que a Armada e a DGM tinham desde 1892 sobre a fiscalização das pescas marítimas. Não alterou as competências sancionatórias do capitão de porto (nº1 do art.23º), mas alargou-as ao inspetor-geral das Pescas (nº2 do art.23º). É um exemplo muito destacado de como a integração europeia tem contribuído para a desmilitarização da Autoridade Marítima, neste caso, da fiscalização das pescas marítimas.

V.3.2 Segurança marítima

Vários acidentes e derrames de substâncias tóxicas levaram à institucionalização de mecanismos de prevenção e resposta, e uma política comum que visa a segurança humana e a proteção ambiental. Assim, o encalhe e derrame de 100.000 tonne de hidrocarbonetos em 18-Mar-1967 do navio “Torrey Canion” nas costas de Cornwall-Reino Unido deu origem às convenções que regulam a compensação dos danos causados por este tipo de acidentes (Vaughan, 2017) e à Convenção *MARPOL 73-78*. O encalhe e derrame de 220.000 tonne de hidrocarbonetos em 16-Mar-1978 do navio “Amoco Cadiz” junto à costa ocidental de França esteve na origem, ainda em 1978, de um acordo administrativo, “*The Hague Memorandum of Understanding on Port State Control*”¹²⁰ (Martray, 1978; Nagelmackers, 1980). Este regime internacional foi desenvolvido, tendo levado à criação em 1982 do “*Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*” (*Paris MoU*), acordado entre 14 Estados e plasmado num texto não-vinculativo, compatível com a CNUDM, que visava o controlo de navios pelo estado de porto¹²¹ (*port state control*), a melhoria da segurança do transporte marítimo e dos

¹²⁰ Assinado em 02-Jul-1978 pela Bélgica, Dinamarca, França, Alemanha, Holanda, Noruega, Suécia e Reino Unido.

¹²¹ Assinado em 26-Jan-1982 por representantes das autoridades marítimas dos seguintes Estados: Bélgica, Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Irlanda, Itália, Holanda, Noruega, Portugal, Espanha,

marítimos, e a proteção ambiental, através da inspeção de navios com outras bandeiras, por amostragem¹²² e da verificação do cumprimento pelos mesmos navios das normas de dez convenções internacionais relevantes¹²³. Foi adaptado e adotado, primeiro, pelos Estados subscritores no seu direito interno e, depois, integrado no acervo comunitário, pela diretiva nº95/21/EC (Graziano et al, 2017: 217-218), para uniformizar a aplicação nos EM da então CEE. O *Paris MoU* tem associado um registo de inspeções, o *Système d'Information Relatif aux Navires Controlés (SIRENAC)*, administrado pelo *Centre Administratif des Affaires Maritimes (CAAM)* em Saint-Malo–França (König, 2002).

A política pública europeia de segurança marítima começou a institucionalizar-se com a reunião extraordinária do Conselho sobre Ambiente e Transportes de 25-Jan-1993, que os documentos nº5038/93 MAR 16 ENV 57 e nº5398/93 ENV 82 MAR 21 sumarizam, nos quais o Conselho afirma a sua intenção de melhorar a segurança marítima e de contribuir para a prevenção da poluição marítima nos mares que banham a CEE. A Comissão Europeia reagiu com a comunicação COM (93) 66, intitulada “*A Common Policy on Safe Seas*”, bem recebida pelo Conselho, como revela a comunicação 93/C 271/01, na qual informava da aprovação, em princípio, da criação de um comité de segurança marítima, só concretizada pelo regulamento nº2099/2002, com o nome de *Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships (COSS)* ou Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (Güner-Özbek, 2008b: 92-94). Foram a seguir adotadas diretivas, que colocaram a segurança marítima no âmbito comunitário e, por isso, com carácter vinculativo para os EM: a diretiva nº93/75/CEE estabeleceu as condições exigidas aos navios que pratiquem portos marítimos da CEE com mercadorias perigosas ou poluentes; a diretiva nº94/57/CE estabeleceu as normas para o reconhecimento de sociedades classificadoras; e as diretivas nº95/21/CE e nº96/40/CE visaram regular e harmonizar a inspeção de navios pelo estado de porto. O *SIRENAC* foi alargado do *Paris MoU*, para passar a registar as inspeções realizadas no âmbito da UE.

A institucionalização desta política europeia sofreu novo impulso após o desastre com o

Suécia e Reino Unido (<https://www.parismou.org/>). No âmbito deste regime, a designação “autoridade marítima”, em Portugal, refere-se à Administração Marítima. O modelo foi adotado por mais Estados nos restantes continentes.

¹²² Pelo menos 25% dos navios que entram nos portos de cada estado em cada ano.

¹²³ São as seguintes: a “*International Convention on Load Lines, 1966*” e o seu Protocolo de 1988; a *SOLAS 74*, e os seus Protocolos de 1978 e de 1988; a *MARPOL 73/78*; a *STCW 78*; a *COLREG 72*; a “*International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969*”; e a “*Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO n°147)*” (König, 2002: 40).

navio “Erika” em 12-Dez-1999 perto da costa ocidental de França, do qual resultou o derrame de 10.000 tonne de hidrocarbonetos. A Comissão Europeia propôs, na sua comunicação COM (2000) 142, a revisão das diretivas 94/57/CE e 95/21/CE – visando, em particular, restringir a prática de bandeiras de conveniência (Vatankhah, 2008: 42) – e a criação de um regulamento para acelerar a adoção de navios-tanque de duplo casco. Para isso, adotou as correspondentes iniciativas legislativas no que se chamou o pacote “*Erika I*”: a diretiva nº2001/106/CE, que alterou a diretiva 95/21/CE; a diretiva nº2001/105/CE que alterou a diretiva 94/57/CE; e o regulamento (CE) nº417/2002. Acelerado pelo desastre com o navio “Prestige” em 13-Nov-2002, perto da costa ocidental da Galiza-Espanha, do qual resultou o derrame de 77.000 tonne de hidrocarbonetos (Pombo, 2013), a Comissão Europeia propôs o pacote “*Erika II*”, na comunicação COM (2000) 802, com três partes: a diretiva nº2002/59/CE criou um sistema de acompanhamento, controlo e informação de tráfego marítimo, normas sobre locais de refúgio para navios em perigo¹²⁴ (Hooydonk, 2004) e revogou a diretiva 93/75/CEE. A proposta nº2000/0326, aprovada em 05-Nov-2002 pelo Parlamento Europeu (PE), criou um fundo de compensação por poluição de espaços marítimos europeus, que pode ser aplicado para mitigar danos devidos ao acolhimento de navios em locais de refúgio; e o regulamento (CE) nº1406/2002 criou a *European Maritime Safety Agency*¹²⁵ (EMSA), ou Agência Europeia de Segurança Marítima (Vatankhah, 2008: 44-47; Güner-Özbek, 2008b). O autor testemunhou a influência positiva que a EMSA teve nos serviços da DGAM, na formação, na colaboração internacional e no apoio operacional (Paulo, 2011a).

Por fim, refere-se o pacote “*Erika III*”, apresentado pelas comunicações COM (2005) 586 a 593, que constou de sete diretivas propostas pela Comissão Europeia, que aprofundou os diplomas já referidos e, em especial, visou regular a investigação de acidentes marítimos e a definição de locais de refúgio para navios em perigo. O regulamento (UE) nº1286/2011 adotou uma metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos, concordante com a diretiva nº2009/18/CE.

A legislação europeia foi transposta e adotada por Portugal: o decreto-lei nº195/98 pôs

¹²⁴ Estabeleceu o dever de os EM definirem os locais de refúgio para navios em perigo, e o dever de informarem a Comissão Europeia até 2004 e os demais “mediante pedido” (art.20º). O direito internacional não estabeleceu nenhuma obrigação nem restrição ao acesso de navios em perigo a locais de refúgio; a decisão está na plena disponibilidade das autoridades nacionais.

¹²⁵ De acordo com a decisão do Conselho Europeu de 12/13-Dez-2003 (alínea d) do art.1º), a sede situa-se em Lisboa, tendo iniciado as suas atividades no ano seguinte. Ver mais em <http://www.emsa.europa.eu/> (visto em 15-Jun-2019).

em vigor o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros (RINE) e transpôs para o direito interno as diretivas 95/21/CE e 96/40/CE (*port state control*). O decreto-lei nº284/2003 alterou o RINE, bastante nalguns pontos, pela transposição da diretiva nº2001/106/CE, que alterou a diretiva 95/21/CE. O decreto-lei nº180/2004 instituiu e regulamentou o sistema comunitário de acompanhamento e informação do tráfego de navios, ao transpôr a diretiva 2002/59/CE, que revogou a diretiva 93/75/CEE e suas alterações; atribuiu ao (então) IPTM a função de Autoridade Competente Nacional e reduziu as competências da Armada e da DGAM nesta matéria – com ganho de clareza e coerência institucional. O DL 195/98 foi revogado pelo decreto-lei nº61/2012, que reviu o RINE, transpôs para o direito interno a diretiva nº2009/16/CE e revogou a diretiva 95/21/CE e suas alterações; passou a competir à DGRM todo o processo inspetivo, incluindo a eventual detenção do navio, que competia até então ao capitão de porto. É um exemplo significativo da perda de competências do capitão de porto para os órgãos e serviços civis da Administração Marítima (DGRM em concreto), como resultado das políticas públicas europeias (Paulo, 2018e: 375). A lei nº18/2012 transpôs a diretiva 2009/18/CE e criou o Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos, que reduziu a relevância do relatório do capitão de porto a que estava obrigado por lei face a acontecimentos de mar – estabelecido no nº1 do art.205º do RGC-1972 e regulado pelo nº1 do art.13º do decreto-lei nº384/99.

V.3.3 Setor marítimo-portuário

Foi na política comercial e na política de transportes que a CEE se fundou; os portos são nucleares nessas políticas comuns; mas o processo de integração europeia tem sido lento no setor marítimo-portuário. Este processo passou a integrar-se no processo de criação de redes de transportes europeias, iniciado pela Comissão Europeia com a sua comunicação COM (90) 585, intitulada “*Towards the development of trans-European networks: a Community action framework*”, e seguida do livro branco divulgado na comunicação COM (92) 230, contendo propostas legislativas de criação de uma rede europeia articulada de transportes (Chlomoudis e Pallis, 2002: 98-102; Felício, 2018, 2019a, 2019b).

Além da influência francesa no século XIX em Portugal (caso do DPM), a influência europeia neste setor só se começou a fazer sentir em 1997, com a comunicação da Comissão Europeia COM (97) 678, intitulada “*Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure*”, que visava a liberalização e a harmonização do setor no plano europeu¹²⁶ (Chlomoudis e

¹²⁶ A definição de porto é controversa; as definições adotadas na doutrina e na legislação são convencionais; por

Pallis, 2005). Após um debate, a Comissão Europeia propôs uma política comum dos serviços portuários, na comunicação COM (2001) 370, intitulada “*Reinforcing Quality Service in Sea Ports: A Key for European Transport*”, conhecida como “*Ports Package*” (Chlomoudis e Pallis, 2002: 42-56). As diferenças de atividades e de desempenhos dos portos marítimos na UE, dos interesses setoriais e dos modelos nacionais, de circunstâncias locais e dos mercados que servem, e o princípio da subsidiariedade, levaram a atribuir maior papel às autoridades locais e nacionais do que às europeias. A possibilidade de os transportadores poderem fazer as suas cargas e descargas sem pessoal do porto (*self-handling*) criou grande oposição (Elsner, 2003: 10; Hooydonk, 2003: 128-132; Carbone e Munari, 2003: 192-196) e agravou os fatores anteriores, o que levou o PE em 2003 a rejeitar a proposta de diretiva (Liu, 2008: 252).

Nova tentativa iniciou-se com a comunicação COM (2004) 654, intitulada “*On market access to port services*”; a Comissão Europeia foi aqui mais ambiciosa quanto à transparência das contas e à separação entre as funções de operador portuário e de administração portuária; como não mereceu aprovação na primeira leitura pelo PE em 18-Jan-2006, foi abandonada (Liu, 2008). A Comissão Europeia voltou a pronunciar-se sobre o setor na comunicação COM (2007) 616, sob o título “*European Ports Policy*”, mas não apresentou iniciativas legislativas. Seguiu-se a comunicação COM (2013) 295, intitulada “*Ports: an engine for growth*”, que foi associada à COM (2013) 296, que incluiu a iniciativa que deu origem ao regulamento (UE) n°2017/352, o qual estabeleceu o regime da prestação de serviços portuários e as regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, para entrar em vigor em 24-Mar-2019, em todos os portos da UE identificados no anexo II ao regulamento (UE) n°1315/2013, sobre o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

De notar que as funções de fiscalização (polícia) e de proteção ambiental estiveram sempre fora da harmonização proposta (Hooydonk, 2003: 99). Mas importa destacar a diretiva n°2005/65/CE, para reforçar a segurança dos portos, e que colocou as questões de segurança (safa e segura) dentro das funções e atividades das administrações portuárias. Foi mais uma mudança que trouxe a perda de competências do capitão de porto, até então, com a PM, as únicas autoridades competentes no âmbito da segurança-segura.

Quase a par do referido *Green Paper*, foi elaborado em Portugal o Livro Branco (MEPAT, 1997) que deu origem à reforma do setor marítimo-portuário posta em vigor no final de 1998 (Paulo, 2018e: 280-281), antes das diretivas que vieram a ser aprovadas sobre

exemplo, a legislação europeia exclui marinas, bases navais, portos de pesca e cais que servem apenas um operador ligado a uma unidade de produção industrial (Hooydonk, 2003: 141-142).

este setor. Dos 329 portos que a Comissão Europeia identificou, só 13 são portugueses, incluindo os portos de Portimão e das Lajes das Flores, mas não os da Figueira da Foz e de Viana do Castelo (CE, 2014: 21), que não integram a lista no anexo II ao regulamento 1315/2013; nenhum destes 13 portos está entre os maiores europeus.

Longe da concorrência entre os grandes portos europeus, e debatendo o ordenamento do setor e de cada porto, Portugal não era muito afetado por estas iniciativas europeias. Mas é de registar a aproximação progressiva dos portos portugueses ao modelo de “*landlord ports*” (uma empresa tem a propriedade da infraestrutura e arrenda ou concessionaria os serviços portuários a outras empresas que os operam e os prestam aos navios) o mais comum entre os maiores europeus (Chlomoudis e Pallis, 2002: 17-41; Caldeirinha e Felício, 2017: 31-36).

V.3.4 Política marítima

O regulamento (CEE) nº4055/86 estabeleceu a liberdade de prestação de serviços de transportes marítimos, entre EM e destes com terceiros, a todas as empresas registadas na CEE. Este aumento de concorrência ajudou a reduzir a marinha de comércio em Portugal (e noutros países) e, por isso, as dimensões absolutas e relativas dos segmentos das indústrias navais, de que se ocupam as entidades reguladoras e fiscalizadoras, incluindo a DGAM e a PM. Com pouca construção naval e pequena frota mercante, as atividades de natureza técnico-marítima do pessoal da PM e dos capitães dos portos perderam importância relativa face à segurança de banhistas ou à proteção ambiental do DPM e dos espaços marítimos. Não se trata de avaliar o protecionismo em vigor até 1986, mas de reconhecer que a liberalização com origem na CEE afetou os perfis de todas as atividades e funções em Portugal.

Antes do livro verde sobre o setor marítimo-portuário, a Comissão Europeia lançou novo debate na comunicação COM (96) 81, intitulada “*Towards a New Maritime Strategy*”, dedicada sobretudo ao transporte marítimo. Seguiram-se orientações sobre auxílios estatais aos transportes marítimos, pela decisão nº97/C 205/05, que visou reforçar a competitividade das empresas de transporte marítimo europeias. Mas sem grande impacto em Portugal.

Em 2006, a Comissão Europeia concluiu ser necessário mais do que adaptar a estratégia de 1996; por isso, apresentou novo livro verde, na comunicação COM (2006) 275, intitulada “*Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas*”. Nele propunha articular as políticas públicas setoriais do mar numa política marítima integrada, de acordo com o princípio da subsidiariedade, para desenvolver uma economia marítima pujante e ambientalmente sustentável. Na sequência do debate, a Comissão Europeia tornou públicas as suas conclusões na comunicação COM (2007) 574 e propôs uma política

marítima integrada, intersectorial e multidisciplinar, na comunicação COM (2007) 575, e desafiou os EM a elaborar as respetivas políticas marítimas integradas nacionais, políticas de ordenamento dos seus espaços marítimos e zonas costeiras, e outras, como a observação dos espaços marítimos, e a redução da pesca predatória e da poluição; dispunha-se ainda a propor uma nova política para os portos marítimos. Com a proposta veio um plano de ação, exposto na comunicação SEC (2007) 1278, e orientações para os EM, expostas na comunicação COM (2008) 395. A concretização da Política Marítima Integrada (PMI) foi orientada pela diretiva nº2008/56/CE, chamada “Diretiva-Quadro «Estratégia Marinha»” (*Marine Strategy Framework Directive*). O regulamento (UE) nº1255/2011 definiu um modelo de atribuição de recursos financeiros à PMI, dotado com €40m para os anos 2011, 2012 e 2013. A PMI foi densificada pela comunicação COM (2011) 782, que propôs uma estratégia marítima para a Região Atlântica. A comunicação COM (2012) 494 tratou de avaliar o potencial económico associado ao mar (*blue economy*) e identificou setores cujo potencial de crescimento sustentável nos vários países e no conjunto da UE era mais promissor (*blue growth*) (Peters, 2008; Domingues, 2014: 13-16; Duarte, 2018: 22-33). Foi instituída a avaliação por relatórios de progresso, o primeiro dos quais consta da comunicação COM (2009) 540 e o segundo, da comunicação COM (2012) 491.

O nível de ambição era elevado e era de esperar diversidade na aplicação entre estados e dentro de cada um; este impulso marcou a agenda política sobre o mar, também em Portugal. Logo após o debate lançado pelo Livro Verde de 2006, a Resolução do Conselho de Ministros nº163/2006 adotou a Estratégia Nacional para o Mar (ENM) e criou a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar, inspirada no *CIMer* francês. O decreto-lei nº108/2010 transpôs a diretiva 2008/56/CE e estabeleceu o regime jurídico das medidas necessárias para garantir o bom estado ambiental do meio marinho até 2020; definiu o Instituto Nacional da Água, desde 2012 a DGRM¹²⁷, como autoridade competente para coordenar a aplicação deste diploma legal a nível nacional (nº1 do art.4º) e os órgãos competentes das Regiões Autónomas a nível regional (nº2 do art.4º); atribuiu, entre outros, à Agência Portuguesa do Ambiente, ao Instituto Hidrográfico (IH) e à DGAM (realçando a proteção e a preservação do meio marinho, e a segurança da navegação) o dever de colaborar e disponibilizar informação aos serviços nacionais e regionais de coordenação (nº3 do art.4º) (Peters, 2008; Duarte, 2018: 37-38). A ENM foi revista pela Resolução do Conselho de

¹²⁷ O decreto-lei nº201/2012 pôs em vigor a primeira alteração ao DL 108/2010 e substituiu o Instituto Nacional da Água pela DGRM.

Ministros nº12/2014.

No plano intergovernamental, há a registar a Estratégia Europeia de Segurança Marítima adotada pelo Conselho da União Europeia (Assuntos Gerais) constante da decisão nº11205/14, um documento declarativo, que reconheceu e aceitou a diversidade de modelos de segurança marítima existentes nos EM, recomendou a coordenação entre os atores e autoridades (Rodrigues, 2014b; Duarte, 2018: 33-36) e apontou as virtudes de fóruns informais, como o *Chiefs of European Navies*¹²⁸ (*CHENS*) e o *European Coast Guard Functions Forum (ECGFF)*, a ver abaixo.

V.3.5 Águas

Na sequência da lei 54/2005, que definiu a titularidade dos recursos hídricos, a lei 58/2005 aprovou a “Lei da Água”. Esta constituiu uma reforma de fundo de vários setores centrados na água, que aproveitou (com dois anos de atraso) a transposição da diretiva nº2000/60/CE, ou “Diretiva Quadro da Água”, que se concentrou na caracterização e acompanhamento do estado das águas, e no combate à sua poluição. Embora não afete as competências legais da AMN, isto é, da DGAM e da PM (nº1 do art.106º), a lei 58/2005 estabeleceu orientações que abrangem as autoridades marítimas, em especial as definições geográficas do Domínio Público Hídrico e do DPM (art.4º), nos quais aquelas autoridades exercem as suas competências; além disso, abrange os portos e as águas marinhas (nº1 do art.1º); e atribuiu competências às autoridades policiais, como a PM, para colaborarem na fiscalização das normas fixadas na lei (nº3 do art.90º).

V.3.6 Fronteiras

Após a comunitarização da gestão das fronteiras externas da UE e da política europeia de vistos, parte do acervo de Schengen (Paulo, 2018e: 368), pelo Tratado de Amsterdam (1999), o regulamento (CE) nº2007/2004 criou a *European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union*¹²⁹ (*FRONTEX*), ou Agência Europeia de Fronteiras. Tratava-se de garantir a segurança interna europeia face a vários tipos de tráfico (armas, pessoas ou drogas), à prevenção da imigração ilegal, e à proteção dos direitos de refugiados e de requerentes de asilo.

Os fortes fluxos migratórios que visaram a UE em 2015 e 2016 pelo Mar Mediterrâneo levaram ao alargamento e aprofundamento da missão da *FRONTEX*, que passou a chamar-se

¹²⁸ Ver mais em: <https://chens.eu/index.html> (lido em 24-Ago-2018).

¹²⁹ Com sede em Varsóvia, Polónia; ver mais em: <https://frontex.europa.eu/> (lido em 15-Jun-2019).

European Border and Coast Guard Agency, ou Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira, pelo regulamento (UE) nº2016/1624, que revogou o anterior. A designação adotada revela a preocupação com a fronteira marítima da UE. A *FRONTEX* não se substitui aos EM; só os apoia tecnicamente nas suas atribuições exclusivas de controlo das suas fronteiras, quando eles o necessitem, por exemplo, perante fortes pressões migratórias; e é o que tem feito em Espanha, na Itália e na Grécia desde 2015 (Monar, 2006; Zaiotti, 2011: 167-169; Ruhrmann e FitzGerald, 2016).

As costas portuguesas (continente, Açores e Madeira) são fronteiras externas da UE. Por isso, a *FRONTEX* tem interesse para Portugal, e Portugal para a *FRONTEX*, pois é decisiva na atuação das autoridades portuguesas na sua fronteira marítima, pelas normas aplicáveis e pela sua atuação em concreto. Portugal não foi (ainda) sujeito a pressões migratórias, mas a sua fronteira marítima tem sido atravessada por tráfico de droga (Nunes, 2015).

V.3.7 Guarda costeira¹³⁰ europeia

A ideia de uma guarda costeira europeia tem sido debatida desde 1994, a propósito dos acidentes com navios e de derrames poluentes, pelo que se visava inicialmente uma força para a proteção ambiental: a natureza internacional do tráfego marítimo exige normas, soluções e ações internacionais; a guarda costeira europeia será uma parte da resposta (*STOA*, 1994: 41).

A guarda costeira europeia começou por ser concebida como um serviço central, com uma rede de serviços operacionais dos EM da UE; teria como atribuições a vigilância e a prevenção em geral, e a resposta rápida e eficaz a acidentes e incidentes; formar-se-ia em rede (*spider web concept*), inspirada no modelo europeu de controlo de navios pelo estado de porto (*port state control*), para reduzir a burocracia, as redundâncias nacionais e perdas de tempo na resposta (*STOA*, 1994: 41-42). O *Science and Technology Options Assessment (STOA)* do PE voltou a considerar em 1998 a guarda costeira europeia ambiental; analisou a questão segundo várias vertentes, reconheceu as dificuldades, e concluiu pela sua viabilidade a prazo (com uma edificação institucional gradual), pois complementa a *IMO* quanto ao controlo e à imposição do cumprimento das normas internacionais; mas reconheceu ser necessária mais investigação e debate, pois vários atores duvidaram do realismo e justificação desta força no nível europeu

¹³⁰ Embora a expressão venha dos tempos em que estes serviços operavam nos espaços marítimos perto das costas, as guardas costeiras são – nalguns casos, mas não todos – as forças de segurança que operam em todos os espaços marítimos sob soberania e jurisdição dos estados. Talvez o nome mais adequado seja, então, guarda marítima ou polícia marítima (esta usualmente associada a forças de segurança civis, pois “guarda” designa frequentemente gendarmarias ou forças de segurança militares).

(*STOA*, 1998).

Em 2002, durante a Convenção, um deputado europeu propôs a criação duma guarda costeira europeia (Cushnahan, 2002), sem efeitos de relevo. Em 2004, um estudo sobre o Mar Frísio admitiu a possibilidade de os seus três Estados costeiros (Alemanha, Dinamarca e Holanda) criarem uma guarda costeira ambiental para aumentar a vigilância e reduzir os ilícitos, designadamente ambientais; como o estudo de 1994, admitiu que a *EMSA* podia ser o seu embrião; mas reconheceu as dificuldades de tal ideia e só recomendou analisar a opção (*Gauss*, 2004: 22-23). Em 2005, a ideia de uma guarda costeira europeia foi analisada em novo estudo, mas num contexto militar, sem especial efeito (*AWEU*, 2005).

Todos reconheceram a dificuldade de articular uma guarda costeira europeia com as marinhas de guerra nacionais e que os EM da UE resistiriam às perdas de soberania. Assim, a opção política foi, inicialmente, a coordenação de ações entre os EM (Güner-Özbek, 2008b: 95-97). Mas o alargamento e o aprofundamento da missão da *FRONTEX*, agora Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira, revela que os EM já consideram reduzir a sua liberdade de ação política e partilhar soberania. O processo de integração europeia tem vários exemplos destes, em especial nos setores da segurança: os governos decidem abdicar de instrumentos e poderes, ou colocam-nos em partilha com instituições europeias ou outros EM, quando podem mostrar aos seus eleitores que obtiveram algo valioso em troca (Burgess, 2000: 160), por exemplo, resolvendo um problema que não conseguiam resolver cada um por si (Burgess, 2000: 157) – como foi o caso das ondas migratórias no Mar Mediterrâneo, sobretudo em 2015. Por isso, é possível que um grande acidente ambiental leve ao alargamento das atribuições da *FRONTEX*; para já, o regulamento nº2016/1625 definiu um quadro legal para aprofundar a cooperação entre a *EMSA*, a *FRONTEX* e a *EFCA* no âmbito das funções de guarda costeira (*EMSA*, 2019).

É de notar que Portugal participou em várias missões da *FRONTEX* com a PM desde 2014 (DN, 2014), com a GNR (Freire, 2016b) e outros serviços (Observador, 2018) e até aceitou situações que não se têm conseguido concretizar internamente, como colocar navios da Armada sob a autoridade de polícias ou de autoridades civis: os navios da Armada atuaram sob a autoridade da *Guardia Civil* de Espanha, que dirigiu a operação conjunta Índalo-2014 (Marinha, 2014e); do SEF, da *Guardia costiera* e da *Guardia di Finanza* de Itália, na operação conjunta *Triton-2017* (Freire, 2017b). Mas em Portugal a Armada resistia a operar sob o controlo da GNR e da PM. Note-se que Portugal tem feito as funções típicas de guarda costeira no âmbito das missões marítimas da *FRONTEX* com a PM, o SEF, a GNR e a Armada; e destas missões pouco é revelado, nalgumas reportagens televisivas e estatísticas de

SAR. Importa saber, por exemplo, se a eficácia e a eficiência das missões seriam melhores se em vez de vários serviços portugueses fosse enviado só um especializado.

A única posição pública que se conhece em Portugal sobre a Guarda Costeira Europeia foi de rejeição, por ser “um ataque à soberania” (Abril, 2017). Mas o PSD defendeu em 2019 a criação duma guarda costeira (nacional) “com base na estrutura da Armada” (Freire, 2019c; PSD, 2019: 103). Já o partido Aliança defendeu a criação duma Guarda Marítima, nacional, civil, e a profissionalização do salvamento marítimo e costeiro e a sua integração nos serviços de proteção civil (Aliança, 2019a: 79; 2019b: 100).

V.3.8 Cooperação entre guardas costeiras e serviços com funções semelhantes

O *European Coast Guard Functions Forum*¹³¹ (*ECGFF*) reúne, com caráter informal, representantes dos serviços europeus que têm atribuições e competências típicas das guardas costeiras. Foi criado em 2009, tal como o *Mediterranean Coast Guard Functions Forum*, por iniciativa da *Guardia Costiera* e tem 25 EM, incluindo a Noruega e a Islândia, e 23 Estados da UE (os cinco EM interiores ficaram de fora), representados por 32 serviços. Portugal está representado pela GNR, pela Armada e pela AMN.

Tem o patrocínio das três agências europeias mais ligadas aos assuntos do mar, a *FRONTEX*, a *EFCA* e a *EMSA*¹³², além do apoio da Comissão Europeia, através da Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (*DGMOVE*), da Direção-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas (*DGMARE*) e do *EU Satellite Centre (EU SatCen)*. O *ECGFF* visa desenvolver o conhecimento mútuo e de assuntos do mar, a cooperação e a coordenação interagências e internacional, a fim de melhorar a segurança-segura (*security*) e a segurança-safa (*safety*) dos espaços marítimos, o *SAR*, a proteção ambiental marítima, e outros assuntos marítimos (*WMN*, 2017; Nascimento, 2019). Para tal, o *ECGFF* tem realizado vários eventos, de que se destacam as reuniões plenárias e os exercícios anuais conjuntos. Para garantir a continuidade do fórum e a coordenação dos trabalhos, tem uma presidência, exercida em rotatividade por cada EM apoiada por um secretariado, sediado nas instalações da delegação da *FRONTEX* em Bruxelas, e assegurado por oito Estados. Um trabalho valioso do *ECGFF* foi a elaboração e a aprovação de uma lista das funções de guarda costeira¹³³:

- i. Segurança marítima safa, incluindo a gestão do tráfego marítimo.
- ii. Segurança marítima segura, das embarcações e dos portos.

¹³¹ Ver mais em: <https://www.ecgff.eu/> (lido em 28-Ago-2019).

¹³² Ver mais em: <https://frontex.europa.eu/operations/european-coast-guard-functions/> (lido em 28-Ago-2019).

¹³³ Disponíveis em: <https://www.ecgff.eu/mission-tasks> (lido em 28-Ago-2019).

- iii. Atividades alfandegárias marítimas.
- iv. Prevenção e supressão do tráfico, contrabando e aplicação da lei no meio marítimo.
- v. Controlo das fronteiras marítimas.
- vi. Vigilância e monitorização do mar.
- vii. Proteção e resposta ambiental marítima.
- viii. Busca e salvamento marítimo (*SAR*).
- ix. Assistência marítima no caso de acidentes com embarcações.
- x. Resposta a acidentes e a desastres marítimos.
- xi. Inspeção e controlo das pescas (marítimas).
- xii. Atividades relacionadas com as funções acima mencionadas.

Além deste trabalho de base pioneiro, o *ECGFF* criou e está a desenvolver um portal na *Internet*, o *Coast Guard Functions Training Portal*, que visa articular em rede os centros de formação e treino europeus sobre assuntos do mar, para difundir conhecimentos e as melhores práticas¹³⁴.

O *ECGFF* pode servir o processo de integração europeia, num setor muito sensível para os Estados, por estar em causa um pilar da soberania; a harmonização de normas e ações, a cooperação na formação, os exercícios conjuntos e a cooperação em operações reais podem facilitar a implantação de organizações europeias, que podem progressivamente absorver ou esvaziar as congéneres nacionais. O início subtil do processo, no plano intergovernamental, sem limites rígidos ou exclusivos, financiado indiretamente pela Comissão Europeia, sofreu um impulso com o aprofundamento da cooperação entre as três agências (*FRONTEX*, *EMSA* e *EFCA*), estabelecido nas respetivas atribuições em 2016¹³⁵, e foi concretizado em 2017 por um acordo entre elas (*EMSA*, 2017; *WMN*, 2017). Parece visar-se e estar em curso a progressiva harmonização das políticas nacionais marítimas e a conseqüente comunitarização a prazo.

Por fim, cabe referir que a Armada exerceu a presidência por parte de Portugal, em 2017, através do Sub-CEMA¹³⁶; nesse ano foi elaborado e conduzido o Exercício Coastex 17 (Marinha, 2017b). Não se conhece o papel daquele órgão da Armada no SBSM, o único serviço que justifica a presença da Armada no *ECGFF*; mas pode ter, pois a organização interna e os documentos que a fundamentam não estão no domínio público. Além disso, tendo a Armada rejeitado a criação da guarda costeira em Portugal (Freire, 2012g), que chegou a ser

¹³⁴ Ver mais em: <http://ecgff-trainingportal.eu/> (lido em 28-Ago-2019).

¹³⁵ De acordo com os regulamentos (UE) n°2016/1624, n°2016/1625 e n°2016/1626.

¹³⁶ Ver mais em: <https://www.ecgff.eu/chair-menu2> (lido em 28-Ago-2019).

proposta por um oficial da Armada, embora comandada pelo CEMA e podendo depender do MAI (Paes, 2009), é coerente que tenha decidido inserir-se no *ECGFF* e se tenha colocado à frente da representação nacional, tal como se colocou a dirigir o CNCM no início.

VI. DA MILITARIZAÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA

O que é a militarização da Autoridade Marítima? Como se tem concretizado? Que argumentos a justificam? Em que aspetos e porquê é desconforme com a CRP? Este capítulo procura responder a estas questões; e dedica uma parte substancial à análise do enquadramento jurídico. Tem natureza analítica, mas evita juízos avaliadores.

VI.1 OS FACTOS

A militarização da Autoridade Marítima, num sentido sociológico (formalmente, é uma política e são serviços civis), concretiza-se através dos seguintes factos:

- São oficiais da Armada que dirigem os serviços nucleares da Autoridade Marítima (hoje a PM e a DGAM), no topo e nos níveis intermédios, quase em exclusivo desde o século XIX¹³⁷.
- Os militares da Armada em serviço na DGAM e na PM usam tipicamente os seus uniformes militares. Os uniformes militares são reconhecidos por qualquer pessoa em qualquer parte do mundo; são símbolos de poder e de identidade quase universais (Harries-Jenkins, 1976: 55; J.Freire, 2011: 50-51).
- Os militares da Armada em serviço na DGAM e na PM são seleccionados pelos serviços da Armada, e os capitães dos portos são escolhidos pelo CEMA, sem a lei definir o critério de seleção, em processos sem concurso, e sem qualquer escrutínio nem recurso¹³⁸. As comissões de serviço não têm prazo definido na lei e as nomeações são precárias (os titulares podem ser exonerados a qualquer momento, sem que a lei obrigue sequer a fundamentar tal decisão).
- Os oficiais em serviço na DGAM e na PM usam os dispositivos de classificação de segurança militar para assuntos de organização e funcionamento interno destes serviços civis, sem estar em causa a segurança nacional ou militar, que fundamentam aquela classificação.
- Os militares em serviço na DGAM e na PM estão sujeitos à disciplina militar (RDM), sendo essa competência exercida com frequência em louvores no fim das comissões de serviço, mas raramente (se alguma vez) no âmbito punitivo¹³⁹ (Alves,

¹³⁷ Houve alguns casos de civis, dirigentes dos serviços aduaneiros, e até patrões-mor que foram capitães de portos, por falta de oficiais da Armada, mas foram casos muito raros e de curta duração.

¹³⁸ A falta de concursos para a colocação de pessoal civil é outro problema, apontado pela IGF (IGF, 2017).

¹³⁹ Por opção política, o RDM aplica-se a qualquer militar na efetividade de serviço, mesmo que não esteja em

2019; Carreira, 2019; Lopes, 2019).

- Até 2013, mesmo quando o DGAM e CG-PM era o oficial mais antigo, o Comandante Naval (Armada) presidia às tomadas de posse dos CZM, em simultâneo empossados como CDM e (raramente referido) comandante regional da PM. E prevaleceu a competência disciplinar do Comandante Naval sobre os militares titulares de órgãos da DGAM e da PM.
- Há cinco militares da Armada que prestam serviço em simultâneo na DGAM e na PM, e na Armada¹⁴⁰; quatro são CDM, dos quais 3 também são capitães de portos¹⁴¹; os capitães dos portos são também comandantes locais da PM (adaptando o modelo de “braço operacional” do capitão de porto ao modelo institucional do DL 248/95). As cerca de 1500 pessoas que operam a DGAM e a PM só estão nestas colocadas.
- Os capitães dos portos são selecionados só na classe de Marinha (art.18º do DL 44/2002); só dessa saem os oficiais que comandam a Armada (CEMA) e que podem ser vice-almirantes.
- Os capitães dos portos estão subordinados ao CEMA no âmbito do SBSM, mas não se sabe como, porque a estrutura orgânica não está na lei e a Armada não a divulga.
- A DGAM e a PM não têm dotação orçamental própria; só têm dotações inscritas na dotação da Armada, administrada pelo CEMA, que administra assim as DCCR da DGAM e da PM.
- O CNCM, fórum de coordenação entre serviços policiais com competências no mar (por isso, exclui as FA), reuniu durante anos nas instalações do COMAR, o principal centro de operações da Armada.
- O Vice-CEMA não integra qualquer serviço da Autoridade Marítima, mas substitui a AMN por vacatura de cargo (alínea b) do nº3 do art.10º da LOMAR-2014).
- Através do seu despacho nº34/14, o CEMA decidiu iniciar um processo legislativo para criar uma lei orgânica da AMN, sem constar de qualquer programa de governo.

serviço nas FA (nº1 do art.5º da lei orgânica nº2/2009) (Carreira, 2019).

¹⁴⁰ Só desde o DL 47815, devido à Guerra em África, se adotou a acumulação de cargos por inerência entre a Armada e o ramo marítimo.

¹⁴¹ Além do CEMA que é a AMN, são os Comandantes das Zonas Marítimas do Norte, do Sul, da Madeira e dos Açores, que são CDM correspondentes e comandantes regionais da PM; são ainda capitães dos portos das sedes dos respetivos DM e comandantes locais da PM, exceto nos Açores, onde o capitão de porto de Ponta Delgada não acumula com a chefia do respetivo DM. Será ainda o caso do Comandante Naval, se for criado o COMOPMAR (art.18º do decreto-lei nº185/2014).

- Através do seu despacho nº01/15, o CEMA decidiu iniciar um processo legislativo para criar um diploma legal que atribuísse poderes de fiscalização aos comandantes de NRP (designado “DL 234/2017”), sem constar de qualquer programa de governo.
- Através do seu despacho nº02/15, o CEMA decidiu centralizar no seu gabinete a comunicação externa da DGAM e da PM.
- Em resposta a perguntas de deputados (PCP, 2015) sobre a exoneração do DGAM e CG-PM, o CEMA declarou que a exoneração se deveu à perda da “indispensável confiança na conduta, leal e de respeito, que [...] deveria ter para com o seu superior hierárquico” (AMN, 2015: 8). Em resposta a outras perguntas (PCP, 2019) sobre a afixação em infraestruturas da DGAM de cartazes alusivos a um plenário de associações de militares, o MDN reproduziu a resposta do CEMA e tratou a matéria como se a DGAM estivesse na dependência hierárquica do CEMA (MDN, 2019a).
- O decreto-lei nº37/2016 e o decreto-lei nº52/2016 atribuem o título de “Almirante” à AMN, definido como órgão civil. Nem na LOMAR se atribui esse título ao CEMA.
- Os militares nomeados para a DGAM e a PM frequentam um curso de quase um ano de aperfeiçoamento, a fim de se qualificarem e prepararem para as funções que vão desempenhar naqueles serviços.
- Os militares fazem comissões de serviço na DGAM e na PM com uma duração típica de três anos, mas não está fixada na lei; alguns, poucos, repetem.
- Durante as comissões de serviço na DGAM e na PM, os militares usufruem de benefícios, que crescem com o posto, e podem aumentar as pensões de reforma devidas ao posto. Acrescem ainda subsídios diversos, como ajudas de custo e subsídios por uso de viatura própria.
- Depois de exercerem as suas comissões na DGAM e na PM, os oficiais voltam à Armada, na qual fazem a respetiva carreira.
- O pessoal do quadro da PM é militarizado.
- E a designação do exército do mar por “Marinha”, em vez da mais rigorosa “Armada”, sugere que aquela inclui a Autoridade Marítima, como antes o Ministério da Marinha a incluía.

A Armada defende esta militarização:

“[...] as marinhas modernas são as vocacionadas apenas para a ação militar e as marinhas pós-modernas são as que, além da vertente militar, conseguiram evoluir para o empenhamento colaborativo no âmbito da acção não militar e, em concreto, da imposição da lei nos espaços marítimos” (Monteiro e Mourinha, 2010: 419; no mesmo sentido, Abreu, 2005b; Gomes, 2009, 2014a, 2014b; Freire, 2012g; TVI24, 2016)

Há oficiais da Armada que defenderam a militarização e mudaram de posição:

“[...] Marinha, [...], enquanto instituição pública que desempenha, simultaneamente, as tarefas típicas de Armada e de Guarda Costeira, estando dotada de meios equilibrados, possuindo uma estrutura otimizada e realizando atividades de duplo uso ao serviço de Portugal” (Ribeiro, 2011b)

“[...] a PM não é uma estrutura da Marinha. Por isso, não tem perfil militar, não tem características estatutárias militares, não tem dependência militar e as suas missões e quadros de competência não são, nem nunca foram, militares” (Ribeiro, 2016)

E não é difícil encontrar quem serve o Estado nos quadros da Armada, e que pugna por manter ou alargar a militarização, mesmo em contradição com a CRP ou a lei:

“É imperioso (re)criar uma força militarizada investida com poderes de polícia [...]. [...] tal só poderá ser conseguido através de forte impulso na Autoridade Marítima/Polícia Marítima, e no aumento da sua institucionalização em âmbito da Marinha, sem, contudo, descaracterizar a sua secular individualidade e experiência acumulada” (Diogo e Januário, 2000: 25)

“É imperioso que, em ambiente de cuidada análise político-constitucional, se produza a necessária adequação legal para que um instrumento nuclear de poder marítimo, como é a Marinha, não se veja reduzida a um reduzido espaço (ZEE) e a um restrito conceito (militar) ao mesmo tempo que órgãos de polícia criminal, pela sua própria conceptualização estrutural e logística, não vão além de 5/6 milhas [...]” (Diogo e Januário, 2000: 26)

“[...] em sede jurídica e político-constitucional, se caso disso, efectuar as necessárias adaptações para afastar o *fantasma* da intervenção da Marinha num quadro de cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional o que, actualmente, terá que implicar necessariamente a realização de actos de polícia num quadro de Segurança Interna” (Diogo e Januário, 2000: 100; sublinhados dos autores)

“Entendo que esta via [criação duma Guarda Costeira] iria tirar competências à Marinha, reduzindo-a à componente combatente e, inevitavelmente, iria colocar a Guarda Costeira na dependência do Ministério dos Transportes. Seria o fim da existência de uma só Marinha, também com funções de Guarda Costeira [...]” (Abreu, 2005b)

“[...] a Marinha – como instituição agregadora de meios militares e não-militares [...]” (Diogo e Gouveia, 2009: 297)

“O SAM tem um carácter de transversalidade, integrando todas as entidades (civis e militares), que exercem a ‘autoridade marítima’ [...]” (Monteiro, 2012: 370)

“Já relativamente à Marinha e à Força Aérea, a legislação nacional é pródiga em diplomas legais que conferem competências [...] que podem ser enquadráveis, e tratadas, no âmbito da segurança interna [...] determinados órgãos inseridos na Marinha exercerem funções no quadro da AMN, [...] [permitindo] assegurar o exercício de polícia nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional [...]” (Monteiro, 2012: 378)

“Malgrado a dicotomia rígida que a Constituição e Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas de 1982 estabeleciam sobre os campos de actuação das forças armadas e das forças de segurança, nunca isso pôs em causa uma longa tradição de mais de duzentos anos de envolvimento da Marinha em tarefas que são abrangidas hoje pela designação

de segurança marítima, mas que, na prática, sempre foram uma vertente do emprego do poder naval” (Rodrigues, 2015: 20)

A Armada reclama o monopólio dos meios de ação no mar; a DGM antes, e a DGAM e a PM a seguir, dependem da Armada para exercer as suas competências fora das águas interiores e costeiras¹⁴²:

“[...] é imprescindível à PM a utilização dos meios navais da Marinha no formato, e observados os modelos de cooperação, em que os mesmos são usados, por exemplo, pela Polícia Judiciária, pelos inspetores de pesca, no âmbito da NAFO¹⁴³ e, no aplicável com o SEF [...]” (Ribeiro, 2016)

“[...] a Marinha deve concentrar todas as actividades no mar, [...], e que é o que, melhor do que qualquer outra organização, sempre soube fazer; [...]” (Rodrigues, 2011b; Rodrigues, 2018a)

“Quase dois terços do total de unidades da marinha (24 em 38) foram adquiridos ou adaptados para tarefas de policiamento no mar” (Rodrigues, 2015: 22; Rodrigues, 2018a: 35)

A militarização foi subtilmente reconhecida pelo Provedor de Justiça, que a reprovou:

“[...] dirigi missiva a Sua Excelência o Ministro da Defesa Nacional, evidenciando a importância da afirmação da identidade distintiva da Polícia Marítima, por forma a ser possível destrinchá-la com clareza, no quadro do exercício da autoridade do Estado, daquele que é apoio e a cooperação prestados pela Marinha no desempenho das competências e órgãos e serviços da AMN. Em conformidade e no horizonte do quadro legislativo vigente, insisti pela permanente atenção à salvaguarda institucional da Polícia Marítima enquanto força policial, com vista a prevenir situações de possível equívoco ou confusão com aquele ramo das Forças Armadas e acautelar, [...], a diferenciação clara do que é a atividade de polícia nos espaços marítimos soberanos e jurisdicionais” (Provedor de Justiça, 2017: 4-5)

É patente a convicção corrente entre os oficiais da Armada de que esta é a herdeira do Ministério da Marinha e que lhe cabe dirigir a Autoridade Marítima (não só a DGAM e a PM), por se integrar na essência organizacional e cultural da Armada¹⁴⁴. Importa sublinhar que foi exclusivamente militar a decisão de 1982 (DL 20/82) de manter a designação abrangente de “Marinha” para o exército do mar, interiorizada durante o Estado Novo.

¹⁴² Uma década antes, a Armada alertava para que a PM não ficasse “de fora de funcionamento das UCIC precisamente a única entidade – e autoridade de polícia – que tem competência e capacidade operacional [...] de exercer o poder público do Estado em todo o espaço sob soberania e jurisdição nacional.” (Marinha, 2006b).

¹⁴³ Ver mais em: *Northwest Atlantic Fisheries Organization*: <http://www.nafo.int> (lido em 19-Mar-2018).

¹⁴⁴ “Organizations have considerable freedom in defining their missions and the capabilities that they need to pursue those missions. The organization’s essence is the view held by the dominant group within the organization of what its missions and capabilities should be. [...] Career officials generally have a clear notion of what the essence of their organization is or should be” (Halperin, 2006: 27).

VI.2 OS ARGUMENTOS A FAVOR DA MILITARIZAÇÃO

Os defensores da militarização da Autoridade Marítima usam três argumentos: a cultura marítima e a preparação técnica (argumento profissional); um longo passado com sucesso (argumento histórico); e a eficiência (argumento económico). Serão agora descritos.

VI.2.1 O argumento profissional

O argumento profissional assenta na convicção de que os militares da Armada e, em especial, os oficiais são, entre todas as opções possíveis, os melhores para dirigir e executar as funções da PM e da DGAM, pois conhecem e têm experiência, como mais ninguém, do mar, de navios e do pessoal do mar (marítimos e pescadores). Está em causa o conhecimento profissional e cultural, pois da relação com o mar emerge uma cultura própria e distinta da cultura das demais profissões (Oehling, 1967: 212; Nogueira, 1995: 17; J.Freire, 2003: 212-215, 2016: 415-418; Paes, 2009). É uma legitimidade de exercício¹⁴⁵:

“Consideramos, realmente, que o Fomento Marítimo não poderia estar melhor entregue que ao Ministério da Marinha” (Gamito, 1967: 631)

“[...] se questione [...] a razão de se adoptarem concepções que nos são estranhas quer em conceito quer em sentido orgânico-funcional de aplicabilidade prática [...]” (Diogo e Januário, 2000: 146)

Outra versão deste argumento está implícita numa reflexão que propõe:

“Será que por prestarem serviço fora das Forças Armadas, os militares deixam de ser bons no seu ofício e não conseguem desempenhar outras funções, pondo ao serviço do País a excelência das suas competências?” (Ribeiro, 2016)

Os tribunais marítimos revelariam esta alegada vantagem específica: exerciam uma jurisdição penal, laboral e cível sobre as atividades marítimas; havia um em cada capitania; eram tribunais coletivos presididos pelo capitão do porto; só tinham um juiz togado no julgamento de alguns crimes; e dependiam de um órgão administrativo (a DGM de 1868 até 1969, e a DGSMF, a partir de 1969). Deixaram de operar em 1974; foram extintos com a separação de poderes estabelecida pela CRP-1976; e substituídos por outros em 1986, com a mesma designação, mas respeitando a CRP.

A baixa frequência de peças com a DGAM e a PM nos *media* apoia este argumento. O que está por apurar é se não há problemas, ou se os *media* não lhes dão espaço editorial.

VI.2.2 O argumento histórico

O argumento histórico assenta na longevidade do modelo com bons resultados – mas

¹⁴⁵ Conceito alheio ao EDD e central nas ditaduras, que fundam a sua legitimidade na pacificação ou normalização da vida social, ou no êxito das suas políticas públicas (Hernández, 2009: 156-157).

inexistem estudos independentes para o sustentar. Está ligado ao profissional: a narrativa do sucesso do modelo ao longo de dois séculos alega que só os militares da Armada têm condições para exercer bem a função da Autoridade Marítima; a estabilidade do modelo até 1982 reforça a tese. Assim, não surpreende que, mesmo extinto o Ministério da Marinha (1974), continue a defender-se que a Autoridade Marítima “pertence” à Armada porque já lhe “pertence” há séculos; está em causa a tradição ou algo parecido à usucapião¹⁴⁶:

“[...] é com tristeza que vemos sair do âmbito do Ministério da Marinha organismos [marinha mercante e pescas] onde serviram distintos oficiais da Armada cuja acção muito contribuiu para o prestígio da Corporação” (Fonseca, 1977: 518)

O argumento histórico tem sido defendido mesmo depois da 1ª Revisão Constitucional:

“[...] evitasse [...] a importação de modelos estranhos à tradição nacional, apagando ou desconsiderando – abruptamente – toda uma experiência adquirida” (Diogo e Januário, 2000: 156)

“Desde sempre é à Marinha que está atribuído o desempenho de Guarda Costeira nos espaços marítimos de soberania ou jurisdição nacional. Trata-se de uma concepção de Marinha de duplo uso, a qual se acrescenta uma componente científica. Deste elemento decorre que a Marinha não só não deve ser afastada do processo de discussão em curso, como deve assumir nessa discussão um papel central” (Fernandes, 2007)

“[...] o modelo que a GNR defende, [...], nunca fez sentido em Portugal” (Rodrigues, 2011b; Rodrigues, 2018a; no mesmo sentido, Gomes, 2009, 2014a, 2014b)

VI.2.3 O argumento económico ou “narrativa das poupanças”

O argumento económico é o dominante e resume-se em palavras como “racionalidade”, “sinergias”, “poupanças” e outras; mas é usado em termos genéricos e sem provas. A Armada elaborou um texto em 2011, que estima custos e benefícios e conclui que a fusão da UCC-GNR com a PM, integradas na Armada, permitia poupar €13,5m (Marinha, 2011i, 2011j; Freire, 2011a). O estudo não é tecnicamente rigoroso, não é independente, é “reservado” e a solução é desconforme com a CRP. Noutro âmbito, está a narrativa de Monteiro e Mourinha (2010; apurada em 2011, 2012), sem números, nem comparação de alternativas, nem provas a fundamentá-la; visou sustentar a doutrina da “Marinha de duplo Uso”. Esta narrativa coincide com, e aprofunda, o discurso típico dos oficiais da Armada; por isso, o argumento económico designa-se doravante por “narrativa das poupanças”.

Já no século XIX se defendia o emprego de FA em funções civis e domésticas; a ideia

¹⁴⁶ Que a posse prolongada confira um direito é um paralelo relevante entre o argumento histórico e a usucapião, instituto do direito civil assim definido: “A posse do direito de propriedade ou de outros direitos reais de gozo, mantida por certo lapso de tempo, faculta ao possuidor, salvo disposição em contrário, a aquisição do direito a cujo exercício corresponde a sua atuação: é o que se chama usucapião.” (art.1287º do Código Civil).

floresce nos discursos populares e políticos, sempre que ocorrem crises e apertos orçamentais, e há que cortar despesas públicas:

“O Exército em tempo de paz é destinado a manter a segurança interna do Estado, e a sustentar a execução das Leis, prestando os auxílios, que, pelas competentes Autoridades, lhes forem reclamados” (relatório do decreto). E no corpo do decreto: “O serviço de Polícia, que estava cometido às Guardas de Segurança Pública, será feito, d’ora em diante, pela Tropa de Linha, ou pela Guarda Nacional, [...]” (art.7º do decreto de 04-Out-1842)

“Sá da Bandeira – [...] Não há-de o Estado estar a pagar a uma força considerável sem tirar proveito dela, e, portanto, o Exército há-de concorrer com a força civil para a manutenção da ordem e da tranquilidade pública” (DCD, 1862: 1644)

“Possuindo o país, infelizmente, uma marinha pequena, aproveitar o que há na execução de serviços que podem praticar-se ao mesmo tempo e com a mesma despesa, não é só aconselhável, é uma obrigação indeclinável de quem pretende organizar e constituir, com o pouco que há, a base do muito que há a fazer e considerar. Nesta ordem de ideias se firma o regime proposto e a conseqüente passagem do serviço da fiscalização marítima aduaneira da Guarda Fiscal, a que pertencia por uma aberração de competência dirigente verdadeiramente extraordinária, e com uma duplicação de administração mais dispendiosa e absolutamente inexplicável, para sob a ação disciplinadora e administrativa dos únicos competentes, dos únicos que têm a autoridade moral precisa para saber e para poder mandar, satisfazer de uma forma completa á diversidade de serviços que lhe está cometida” (preâmbulo do decreto de 14-Ago-1892: 591)

Este decreto resultou do Ultimato Britânico de 1890, ao qual se seguiu um período em que foi “notória uma mentalidade naval desperta pela necessidade de preservar o Império e defender a costa”, e revelou um acrescido e “anormal interesse pelos assuntos navais” (Telo, 1999:173-174). A “narrativa das poupanças” continuou a ser defendida desde então, sobretudo por oficiais da Armada¹⁴⁷:

“A concentração de serviços de fomento da Marinha, tem vindo a ser considerada desde longa data, com proveito para o País; Desta concentração pode resultar também a autonomia do Ministério da Marinha, que deve ser tida como mais proveitosa em Portugal [...]” (Lacerda, 1934: 1191)

“Em Portugal, e na presente situação económica, aquela orgânica [que engloba num mesmo departamento do Estado todas as actividades marítimas, de fomento e militares, servidas pelos mesmos homens e pelos mesmos meios] corresponde à que melhor serve os interesses nacionais. Não só assim é possível aproveitar a organização militar naval no desenvolvimento económico do país, objectivo primário de todos os esforços nacionais, como o Poder Naval pode ser dotado com mais vastos recursos humanos e materiais (Crespo, 1955: 277)

“Não há, [...], razões suficientes para organizar uma Guarda Costeira para fiscalizar a Z.E.E. A Armada poderá executar aquela missão de forma eficiente e económica. No

¹⁴⁷ Mas não só: a lei nº87-A/98 (vol.7384, p.48), Grandes Opções do Plano para 1999 também a refere.

entanto, diversas acções poderão ser executadas nomeadamente a aquisição de plataformas adequadas ao serviço de fiscalização, o treino do pessoal envolvido naquelas actividades, a discriminação orçamental dos gastos [...]” (Fonseca, 1979:332)

“[...] creio que não há dúvidas possíveis que as tarefas de serviço público que à Marinha estão cometidas são desempenhadas com economia de meios e de recursos que qualquer outra solução alternativa não permitiria” (Horta, 1991: 24)

“Este modelo [duplo uso] visa uma actuação integrada e complementar, destinada a garantir uma judiciosa utilização dos recursos existentes e a criar sinergias de emprego, pelo facto de partilhar a formação, a organização, o treino, o material, as infra-estruturas, a doutrina, a liderança e o pessoal, e de tirar partido da vocação marítima, da competência técnica e científica, da disciplina e do sentido de serviço na acção” (Cajarabille, 2007: 31)

“Visa-se atingir uma actuação integrada e complementar dos meios da Marinha, obedecendo essencialmente, ao princípio da economia de meios e potenciação sinérgica de actuações” (Duarte, 2007: 76)

“Estas tarefas [relacionadas com a segurança marítima, o exercício da autoridade do Estado no mar e as ciências e técnicas do mar] exigem uma organização própria e integrada, a funcionar 24 horas por dia, no mar e em terra, que não é aconselhável replicar, por razões de eficácia e racionalidade dos custos” (Gomes, 2009: 11)

“Este modelo, a que se dá, doutrinariamente, o nome de Marinha de Duplo Uso, permite racionalizar o emprego dos recursos nacionais e obter ganhos significativos de eficiência e de eficácia na actuação no mar, sem que a Marinha assuma a exclusividade da actuação nos espaços marítimos” (Correia, 2010: 306)

“Este duplo uso da estrutura constitui uma enorme mais valia operacional com custos humanos e materiais e financeiros muito mais reduzidos do que os inerentes a várias "marinhas". Trata-se de um conceito que, além de tradicional em Portugal, tem uma racionalidade imbatível. É óbvio.” (Matias, 2010: 17)

“[...] ter uma marinha é caro, mas muito mais caro seria ter duas [...]” (Monteiro e Mourinha, 2010: 428; no mesmo sentido: ECO, 2016)

“[...] dispor de duas Marinhas para actuar no mar, ainda por cima numa altura de grave crise económica e financeira, parece-nos uma redundância completamente injustificável que não sobreviveria a qualquer análise séria de custo-benefício” (Paes, 2011)

“Racionalidade [...], é evitar despesas supérfluas com duplicações de estruturas, tirando partido do que existe: [...]. Racionalidade tem a ver também com a optimização dos meios, o que se mede sobretudo pela maior ou menor utilidade que se consegue tirar deles, fazendo-os executar mais do que uma tarefa em simultâneo. [...] Poderá Portugal dar-se ao luxo de ignorar soluções económicas e comprovadamente eficazes [...]?” (Rodrigues, 2011a)

“Teria que ser edificada, fora da estrutura da Marinha uma Guarda Costeira, [...]. [...] Os custos seriam colossais [...]” (Cajarabille, 2013: 8)

“No plano conceptual e na análise das suas diversas implicações (incluindo uma análise de custos-benefícios), as vantagens desta opção [duplo uso] parecem ser convincentes” (J.Freire, 2016: 346)

Não há qualquer estudo quantitativo independente ou rigoroso que revele as poupanças ou os “custos colossais” de “duas marinhas” ou mais; para os jornais, a DGAM referiu, sem

provas, poupanças de “mais de 500 efetivos” (Vitorino, 2016d) ou de pessoal administrativo pela “parceria com a Marinha” (Observador, 2019). Como referido, os artigos de Monteiro e Mourinha (2010, 2011, 2012), não se fundamentam em números, nem comparam alternativas, como a integração no Ministério do Mar ou aumento de partilhas da PM com outras FSS:

“[...] as chefias regionais das três estruturas referidas são uma e a mesma pessoa, em regime de acumulação de cargos – embora com salário único, frise-se. Além disso, as infra-estruturas dos Comandos de Zona Marítima e dos Departamentos Marítimos são comuns, [...]. Também ao nível local se verifica uma acumulação do cargo de Capitão do Porto com o cargo de Comandante Local da Polícia Marítima, sendo as respectivas infra-estruturas partilhadas” (Monteiro e Mourinha, 2010: 426)

“[...] permite sinergias na obtenção, gestão, processamento, disseminação e partilha da informação, conferindo ao titular daqueles cargos o conhecimento integrado essencial à tomada de decisão. As sinergias assim conseguidas traduzem-se em superioridade de decisão [...]” (Monteiro e Mourinha, 2010: 434)

“[...] as sinergias conseguidas na formação de militares da Marinha e de pessoal da Polícia Marítima [...]. Em primeiro lugar, na formação de base como marinheiros e homens do mar [...]. Em segundo lugar, no conhecimento das actividades e das realidades marítimas, [...]. Em terceiro lugar, tal como os polícias marítimos, também os militares da Marinha necessitam de formação de índole policial e legal [...]. Em quarto lugar, existem diversas matérias em comum no quadro da formação em procedimentos operacionais [...]” (Monteiro e Mourinha, 2010: 430-32)

“Essa partilha de instalações e de facilidades [no CNCM] é mais um exemplo das vantagens conseguidas com o modelo do Duplo Uso” (Monteiro e Mourinha, 2010: 436)

“Estas sinergias traduzem-se em economias de escala, sem diminuição na qualidade dos serviços obtidos” (Monteiro e Mourinha, 2010: 429)

“[...] quanto mais custaria ao Estado ter estas três estruturas, todas absolutamente necessárias e complementares no apoio ao exercício da autoridade do Estado no mar, completamente separadas?” (Monteiro e Mourinha, 2010: 427)

“A compartimentação do mar, em zonas onde se privilegiaria a actuação de um ou de outro departamento do Estado, conduziria inevitavelmente a duplicações de estruturas e de meios, normalmente muito dispendiosas” (Monteiro e Mourinha, 2010: 437)

Os autores acrescentam outros benefícios, ainda mais difíceis de quantificar e validar:

“[...] o conceito de Duplo Uso vocaciona sobremaneira a Marinha para ajudar estes países [PLOP] a edificarem as capacidades marítimas que pretendem e que, de facto, lhes fazem falta” (Monteiro e Mourinha, 2010: 441)

“Se a Marinha não possuísse a vertente de actuação não militar, as oportunidades de proporcionar comandos de unidades navais a oficiais mais jovens seriam, naturalmente, muito mais escassas” (Monteiro e Mourinha, 2010: 442)

Esta revela um interesse corporativo. Outro autor coloca as poupanças acima da CRP:

“Se, a CRP pudesse ser obstáculo às missões que a Marinha atualmente desempenha e obrigasse a constituir uma Guarda Costeira ou força similar, então seria preferível alterar a Constituição e não promover gastos escusados, sem aumento de eficácia”

(Cajarabille, 2013: 8-9)

Poucos autores são tão diretos; mas um oficial-general ex-CG-PM testemunhou que esta citação reflete uma posição comum entre a maioria dos oficiais da Armada (Alves, 2018a); mas há exceções (Alves, 2018b; Lopes 2018a).

VI.3 DISFUNÇÕES EM NORMAS LEGAIS E ADMINISTRATIVAS

A formulação e a concretização das políticas públicas incluem sempre uma componente jurídica: “[...] o Direito está englobado nas regras sociais que se pressupõem na constituição de qualquer organismo.” (Cunha, 1987: 360). O intérprete da lei (funcionário público, juiz, cidadão ou político) está vinculado a presumir “que o legislador consagrou as soluções mais acertadas e soube exprimir o seu pensamento em termos adequados” (nº3 do art.9º do Código Civil).

Na Autoridade Marítima, há formulações difíceis de apreender e conciliar entre si (em diferentes diplomas e até num mesmo diploma) e de conciliar com a CRP, criando desafios complexos de interpretação (Gouveia, 2016), exigindo juristas para os resolver. Mas mesmo juristas isentos e sem interesses diretos na matéria podem não chegar às mesmas conclusões. Esta secção é uma versão resumida e atualizada de Paulo (2016b), na qual se identificaram e analisaram as disfunções jurídicas que tornam muito complexa a Autoridade Marítima.

VI.3.1 Criação do Sistema de Autoridade Marítima (1984)

Em 1982, a Armada devia ter deixado de ter competências próprias na Autoridade Marítima; mas o DL 191/84 manteve o pessoal da PM na Armada, o DL 300/84 criou o SAM (nº1) e colocou-o na dependência do CEMA (nº2), e atribuiu competências de polícia aos CDM (alínea a) do nº2 do art.8º) e aos capitães dos portos¹⁴⁸ (nº1 do art.10º), também titulares de órgãos das FA – os CDM, comandantes navais, de região naval ou CZM; e os capitães dos portos, comandantes de defesa marítima dos portos. O modelo manteve-se em 1984: a DGM substituiu a DGSM e foi inserida na estrutura orgânica da Armada, sob a direção do CEMA; a DGM foi então regulada pelo despacho do CEMA nº56/85. A inconstitucionalidade destas normas não foi suscitada; porém, a CRP estabelece que as FA só têm uma missão, a defesa militar da República contra ameaças externas (nº2 do art.273º e nº1 do art.275º); só que o CEMA, o DGM e os CDM eram militares na estrutura orgânica das FA com atribuições fora da defesa militar, e os capitães dos portos estavam hierarquicamente subordinados aos CDM.

¹⁴⁸ O diploma atribui as competências aos serviços (DM e capitánias), e não aos órgãos (CDM e capitães dos portos), numa confusão muito frequente e já referida, nos diplomas legais e administrativos neste setor.

Além disso, o emprego das FA na segurança interna é desproporcional na segurança interna (o que viola o nº2 do art.266º da CRP). Não são meros formalismos: a acumulação de funções militares e civis permite que militares interfiram na administração da justiça e na segurança interna, interfiram na ação política, ou definam e se empenhem na perseguição de inimigos internos (por iniciativa própria ou para servir fins do governo em exercício); e há bastantes exemplos em Portugal e não só. Tem de se presumir que todos os envolvidos sabem o que dizem a CRP e a lei, pois a “ignorância ou má interpretação da lei não justifica a falta do seu cumprimento nem isenta as pessoas das sanções nela estabelecidas” (art.6º do Código Civil).

A situação agravou-se quando a LSI-1987 atribuiu ao CDM e ao capitão de porto o atributo de OPC. Depois, o Governo determinou que “o responsável pelo SAM” (CEMA) passava a integrar o Conselho Superior de Segurança Interna (alínea e) do nº2 do art.2º da RCM 12/88).

A LOMAR-93 revogou o DL 717/76, acabou com a acumulação por inerência e passou a admitir só a possibilidade de acumulação dos órgãos de CDM e de CZM¹⁴⁹. Mas o CEMA exerceu sempre a sua competência discricionária de escolha e nomeação dos titulares desses órgãos nomeando um só oficial como titular de ambos os órgãos (SAM e Armada).

VI.3.2 Autoridades marítimas no Rio Minho

O decreto nº13/94 pôs em vigor o “Regulamento da Caça no Rio Minho” e atribuiu a fiscalização “às autoridades da Marinha de Guerra designadas para o rio Minho” (art.10º). Esta norma atribuiu à Armada uma missão de fiscalização policial e típica das autoridades marítimas, logo desconforme com a CRP. O legislador podia ter atribuído a autoridade de polícia ao capitão de porto, ao qual a LSI-1987 (então em vigor) atribuíra essas funções, ou à GNR (que incorporara a GF em 1993), mas, à luz da CRP, não podia ter atribuído a autoridades militares. Mas fê-lo e ninguém suscitou a questão da inconstitucionalidade.

VI.3.3 Natureza da Polícia Marítima

O DL 248/95 e o EPPM institucionalizaram a PM como força de segurança nacional, para iniciar a adaptação ao modelo constitucional pós-1982 e a estabelecer a fronteira entre a segurança interna e a defesa nos espaços marítimos e no DPM. A CRP estabelece que as forças de segurança têm uma organização única, e o seu pessoal tem iguais competências, em todo o território nacional (nº4 do art.272º da CRP), pelo que o DL 248/95 pôs fim à conceção da PM como “braço operacional” do capitão do porto (caracterizado como tal no nº1 do

¹⁴⁹ E só destes, pois extinguiu os comandos de defesa marítima dos portos.

art.14º do DL 49078 e no nº1 do art.15º do DL 265/72). Portanto, passou a estar desconforme com a CRP a prática tradicional dos capitães dos portos de delegarem poderes no pessoal da PM, como quando era uma secção da capitania; a lei só atribui ao capitão de porto a faculdade de delegação de poderes nos seus adjuntos, se os tiver (nº4 do art.12º do DL 44/2002); a previsão legal dessa faculdade é um requisito essencial para a delegação ser válida (nº1 do art.44º do CPA).

O DL 248/95 não afirma expressamente que a PM é uma força ou um serviço de segurança; mas estabelece que a PM tem atribuições no âmbito da ordem e segurança públicas (nº2 e nº3 do art.1º do DL 248/95) e o pessoal da PM é considerado OPC (nº2 do art.2º do EPPM). Assim, é independente das FA e o Governo reconheceu-o então: “[...] aquela Polícia constitui hoje um corpo autónomo em relação às Forças Armadas.” (AR, 1997: 168). Mas sucessivas leis orgânicas do MDN mencionaram o SAM ou a AMN na dependência direta do ministro, e nunca referiram a PM (alínea b) do nº2 do art.3º do DL 47/93; alínea c) do nº1 do art.7º do DL 154-A/2009; alínea c) do nº1 do art.7º do DL 122/2011; alínea a) do art.7º do DL 183/2014). Só em 04-Mar-2015 foi pela primeira vez empossado um CG-PM por um membro do (XIX) Governo, a SEDN (Cabral, 2015). Os MDN raramente tinham reuniões de trabalho com os CG-PM e delegavam no CEMA as funções de controlo da PM; dificilmente poderão exercer assim a sua direção política sobre a PM¹⁵⁰. Só em 2004, o CG-PM iniciou um esforço consequente de dar à PM a autonomia e a dignidade devida a uma polícia nacional.

Com a LOIC-2000, ficou estabelecido que só a lei confere o estatuto de OPC de competência específica (nº2 do art.3º). Ela elencou os crimes sobre os quais as FSS têm competência específica de investigação (nº4 do art.3º); mas não incluiu a PM nem referiu os órgãos da DGAM. A PM continuou assim numa situação indefinida, apesar de o DL 248/95 ter estabelecido que é OPC. A tudo isto não é alheia a inexistência de um diploma orgânico da PM (lei orgânica, em linguagem corrente), que só em 2016 foi proposta no parlamento (PCP, 2016), e rejeitada em 2018 (AR, 2018b: 28-35 e 45). A LOIC-2008 resolveu o problema em parte, ao atribuir competência específica aos OPC, exceto à PJ, à GNR e à PSP (nº2 do art.3º).

VI.3.4 Estatuto do pessoal da Polícia Marítima

Desconhecem-se estudos formais na doutrina ou nos serviços da AP que fundamentem a opção pela militarização do pessoal da PM. Os preâmbulos dos decretos-lei são curtos em

¹⁵⁰ Depois de empossados pelo CEMA, os CG-PM iam apresentar cumprimentos ao MDN, e raramente se voltavam a reunir com ele.

fundamentação e as discussões parlamentares sobre os diplomas legais neste âmbito são raras e pouco informativas. Mas sabe-se que “militarizado” não é um estatuto previsto na Lei do Trabalho em Funções Públicas (lei nº35/2014), nem é expressamente excluído ou remetido para legislação específica; nem se conhece outra lei que defina tal estatuto.

Também não se sabe o que é ser militarizado: não há uma definição geral do estatuto dos militarizados, nem de serviços militarizados, na lei nem na doutrina; há apenas “pessoal militarizado”, e quadros de pessoal militarizado, antigos, na Marinha e nos outros exércitos. Só os acórdãos TC 103/87 e TC 308/90 tentam descortinar a definição de “militarizado” na lei, concluindo que é um estatuto com atributos próximos do militar, mas aquém deste em vários pontos (Soares, 2015: 27-32). A longevidade da falta de definição legal ou doutrinária sugere que o legislador está confortável com esta ambiguidade.

Sem um diploma orgânico da PM, não está claro se a PM é uma força de segurança militarizada; se só o seu pessoal é militarizado e a PM não; ou se o pessoal é militarizado por a PM o ser. O legislador nunca explicou as suas opções, nem criou um diploma orgânico da PM; nenhum ator político agendou essa matéria. Não há outra FSS que suscite esta dúvida, e não há outra FSS militarizada. Porém, sabe-se que a PM não é uma força de segurança militar. A lei não o estabelece, e para o ser, a lei teria de o dizer, como é o caso da GNR. Assim, não bastarão os estatutos do seu pessoal dirigente e não-dirigente para tornar a PM uma força de segurança militar.

A CRP prevê a existência de pessoal militarizado, mas só no âmbito das normas que estabelecem restrições aos seus direitos, liberdades e garantias, tal como faz com os militares (alínea o) do art.164º; e art.270º). Não diz se as FSS podem ou devem ser militarizadas; só refere “polícias” ou “forças de segurança” (art.270º e art.272º) e “Forças Armadas” (art.275º). O legislador tem uma ampla margem para decidir que tipo de FSS quer e qual o estatuto do seu pessoal.

Não serão as restrições aos direitos liberdades e garantias que determinam a natureza militar, militarizada ou civil duma FSS, pois a CRP admite a existência de tais restrições aos elementos das FSS, por o serem, e não em função da sua classificação ou do estatuto do seu pessoal. Os preâmbulos do DL 282/76 e do DL 191/84 dizem que a militarização se deve à natureza das funções do pessoal abrangido e ao regime de horários a que está sujeito, que os aproxima do pessoal militar. Essas razões poderiam ter justificação à data, mas é duvidoso que se mantenham válidas, pois há carreiras e funcionários que têm horários alargados e não têm, por isso, de ser militares ou militarizados; por exemplo, a PSP tem funções policiais e é civil. De resto, a subordinação do pessoal da PM ao regime de disciplina militar adotado pelo

DL 282/76, elaborado pelas FA e aprovado pelo Conselho da Revolução, foi declarada inconstitucional pelo acórdão TC 308/90.

VI.3.5 Natureza do Sistema de Autoridade Marítima

Em 1984, o SAM reunia os DM e as capitánias sob a dependência direta do CEMA (nº2 do art.1º e art.2º do DL 300/84). A relação hierárquica entre os capitães dos portos e os CDM, e entre estes e o CEMA, ficava à margem da recriada DGM, integrada no SAM e cujo diretor dependia diretamente do CEMA, mas que tinha “por finalidade o apoio técnico aos órgãos que integram a estrutura do sistema no âmbito dos assuntos que se prendem com o exercício da autoridade marítima [...]” (nº1 do art.3º). A DGM era o serviço central do SAM, mas o DGM não tinha poder de direção sobre CDM e capitães dos portos; era um modelo atípico face à organização hierárquica das direções-gerais.

A partir de 2002, o SAM uniu os órgãos e serviços que exercem poderes de autoridade marítima. O DL 43/2002 criou a DGAM nos moldes tradicionais das direções-gerais, mas reduziu o SAM a um conjunto de órgãos e serviços de vários ministérios sem orgânica nem estrutura (art.2º); a coordenação entre todos é complexa; e a lei não a organiza. Sem que a lei preveja estrutura, direção, supervisão ou tutela no SAM, é incorreto chamar-lhe “sistema”. A criação do CCN-SAM, pelo DL 43/2002, presidido pelo MDN para coordenar superiormente aqueles órgãos e serviços parece apontar para acordos pontuais entre ministros ou protocolos entre ministérios; mas o CCN-SAM nunca reuniu e não há coordenação institucionalizada.

VI.3.6 A Autoridade Marítima Nacional como serviço e o seu órgão de topo

Os serviços da AP designados por “autoridade” e com funções de autoridade costumam ter uma designação específica e corrente para o seu órgão de topo: presidente, diretor, etc. distinguindo assim o órgão e o serviço¹⁵¹; não é assim com a AMN. Assimilar o nome do serviço ao seu órgão de topo causa confusão, ainda que pouca, pois a AMN não tem estrutura orgânica própria e autónoma; em qualquer caso, são entidades distintas.

Apesar de ter sido alargada pelo DL 235/2012 a relação entre a AMN e a PM, são sempre a DGAM e a PM que concretizam a política pública, ainda que seja referida a AMN nesse sentido; esta só tem por missão coordenar os meios da Armada com estes serviços, pelo que não tem poder de direção sobre a DGAM, a PM ou o seu pessoal. Assim, inexistindo um serviço, o legislador não terá sentido necessidade de diferenciar o órgão de topo do serviço

¹⁵¹ Numa intervenção na AR em 2013, o deputado João Rebelo (CDS) designou o órgão de topo da AMN por “diretor da AMN”, mas sem base legal para o efeito e parecendo até confundir a AMN com a DGAM.

vazio dele dependente. Mas o legislador tem produzido diplomas legais que vêm atribuindo competências à AMN.

O dispositivo legal sugere que o legislador visava apenas manter uma posição de topo no SAM para o CEMA, por saber (desde 1992) que a Armada dificilmente disponibilizaria os recursos que administra para serem usados pelos órgãos e serviços do SAM, sem que o CEMA tivesse uma posição de direção de topo; terá sido o preço a pagar para evitar o veto do CEMA à reforma do SAM de 2002. Note-se que Bettencourt (2005) não reconheceu que as funções da AMN-órgão são só de coordenação; e referiu-se-lhes como uma vertente do cargo de CEMA (“CEMA/AMN”) e uma função de direção. A AMN só surgiu no discurso oficial da Marinha em 2006; até então era rara. E até 2017 surgiu em geral nas expressões “CEMA/AMN” ou “Marinha/AMN” (Revista da Armada, 2017: 1).

VI.3.7 Natureza da Autoridade Marítima Nacional

No DL 43/2002 foi adotada uma disposição que causou confusão a não-juristas (que são a maioria dos que, na AP, interpretam e aplicam a lei no dia-a-dia), por sugerir que a AMN é parte da Armada:

“2 – É criada a Autoridade Marítima Nacional (AMN), como estrutura superior de administração e coordenação dos órgãos e serviços que, integrados na Marinha, possuem competências ou desenvolvem ações enquadradas no âmbito do SAM.” (nº2 do art.1º)

De acordo com o elemento sistemático da interpretação da lei, imposto pela própria lei (nº1 do art.9º do Código Civil) (Machado, 1999: 183), esta norma significa que a AMN-órgão (o CEMA), para empregar as capacidades da Armada no SAM, tem autoridade para dirigir e coordenar os serviços do seu exército, que podem servir os fins do SAM; só esta interpretação é consistente com o restante edifício normativo, constitucional e legal; podia não ser estritamente necessária como base legal, mas é clarificadora. O CEMA não tem poder de direção sobre a DGAM, e menos sobre a PM; daí resulta que os efetivos da DGAM e da PM não dependem hierarquicamente do CEMA; mas se a AMN for parte das funções do CEMA, já dependem (AMN, 2015). Ainda que o DL 44/2002 não limitasse a AMN-órgão a exercer poderes de coordenação, a CRP, que atribui a missão às FA e as separa das FSS, não permite que militares na estrutura orgânica das FA exerçam funções de autoridade policial, autoridade de polícia, OPC e autoridade de polícia criminal (CC-PGR, 2001; Valente, 2014: 66-74). Mas o texto do art.1º do DL 43/2002 não facilita a interpretação ao cidadão que não é jurista.

Mesmo na origem, no DL 44/2002, a AMN-órgão não tem só funções de coordenação: desde logo, compete-lhe nomear os CDM e os capitães dos portos (nº3 e nº4 do art.18º do DL

44/2002); mas a lei não define critérios materiais, só formais (oficiais da Armada de determinado posto e classe). Eles são, por inerência, respetivamente, os comandantes regionais e locais da PM (nº1 do art.8º do DL 248/95); e os adjuntos dos capitães dos portos (nº3 do art.12º do DL 44/2002). Mas é ao MDN, e não à AMN-órgão, que competem as nomeações e exonerações, ainda que sob proposta da AMN-órgão, dos órgãos de topo da DGAM e, por inerência, da PM (nº1 e nº2 do art.18º do DL 44/2002). A ausência na lei de critérios materiais para a nomeação e a exoneração dos órgãos da DGAM e da PM é difícil de conciliar com o EDD; no caso dos órgãos de topo, só estão vinculadas a uma proposta da AMN-órgão, e a integrem a classe de Marinha, dos quadros dos oficiais da Armada.

A nomeação e a exoneração de titulares de órgãos de qualquer organismo traduzem mais do que poder de coordenação: traduzem um poder de direção, de supervisão ou de tutela – que a AMN-órgão não possui sobre nenhum órgão nem nenhum serviço, e que o CEMA possui sobre todos os órgãos e serviços da Armada, da qual saem os militares que fazem comissões de serviço temporárias na DGAM e na PM. Transportam-se assim, implicitamente, para a AMN, a DGAM e a PM as competências do CEMA, e esvazia-se a separação da AMN, DGAM e PM das FA, o que é desconforme com a CRP, pelo menos, desde que o CC-PGR 147/2001, homologado pelo MDN em 16-Fev-2002, esclareceu as dúvidas sobre as fronteiras constitucionais entre segurança interna e defesa.

Por outro lado, a nomeação dos subordinados do CG-PM pela AMN-órgão (e não pelo CG-PM) e a competência da AMN-órgão para decidir sobre recursos em matérias de gestão corrente de pessoal (com a redação que o art.3º do DL 235/2012 deu ao art.5º do DL 248/95 nos novos nº2 e nº3 deste artigo) são inconsistentes com a posição do CG-PM como órgão máximo da PM, reforçada pelo mesmo DL 235/2012 (nº1 do art.5º do DL 248/95).

VI.3.8 O orçamento da Autoridade Marítima Nacional e da Polícia Marítima

A AMN devia ter uma dotação orçamental própria (art.2º do DL 44/2002) e isso foi reforçado em 2012 (art.4º do DL 235/2012). Numa auditoria, o parecer do inspetor-geral da Defesa Nacional (IGDN, 2013) e o despacho do MDN 126/MDN/2013 confirmam aquela norma. A norma legal está por cumprir. Em 2013, adotou-se o artifício legal de elevar a DGAM na classificação orçamental do Estado ao nível de divisão (06) e alterar a sua designação para AMN; mas continua a ser uma divisão da Marinha (capítulo 03). Mas as dotações para projetos do IH estão no capítulo 50-Divisão 18; são autónomos da Marinha, que está no capítulo 50-Divisão 13; assim se prova que é possível criar uma classificação e dotação próprias para a PM e para a AMN, autónomas da Armada e com um capítulo próprio.

No caso da PM é imprescindível, pois nem sequer está individualizada no seio do orçamento da AMN, e ter uma polícia cujos recursos são controlados por uma autoridade militar (CEMA) é uma flagrante desconformidade com a CRP, com décadas. O dispositivo de receitas próprias visava garantir a autonomia da DGAM e da PM face à Armada, e foi assim esvaziada. Além disso, reforça a dotação da Armada, permite-lhe tentar aceder a fundos públicos (para compensar a retração da dotação militar), aceder às receitas próprias da DGAM e da PM, e controlar os emolumentos; tudo isto de modo pouco transparente. Como já se viu, o CEMA deu orientações em 1992 para manter as dotações do SAM na Armada (figuras 1a e 1b); e assim se mantém.

VI.3.9 Seleção e nomeação do pessoal dirigente da Direção-Geral da Autoridade Marítima e da Polícia Marítima

Os capitães dos portos e os CDM eram nomeados pelo CEMA até 2002, com base nas normas que atribuíam a este órgão a competência para administrar o seu ramo e o SAM (nº2 do art.1º do DL 300/84). Nunca houve normas substantivas que regulassem a seleção e a nomeação do capitão de porto e do CDM no DL 300/84 (que regulava a DGM), no DL 49078 (que regulava a DGSFM), nem antes – foram sempre decisões internas, opacas e quase-arbitrárias do comandante da Armada.

A seleção do pessoal dirigente da DGAM decorreu sempre dentro da Armada, e dos serviços de gestão de pessoal em particular. Assim, tanto podem ocorrer nomeações pelo CEMA ou (só depois de 2013) pela AMN-órgão, por escolha direta de um oficial (tipicamente o caso dos CDM e de algumas capitánias), como por escolha entre oficiais que manifestam o desejo de serem capitães de um ou mais portos, em resposta a aviso publicado em ordem de serviço; não há processo concursal sindicável. O processo de seleção decorre sem qualquer transparência, não estando aqueles serviços nem a Armada vinculados a escolher entre os candidatos para cada capitania em concreto, nem à divulgação da lista ordenada dos candidatos, nem a prazos, nem sequer à fundamentação das escolhas. É um processo discricionário, à beira do arbitrário, difícil de justificar num serviço público civil de um EDD. É ainda mais difícil de justificar depois de ter sido criada a Comissão de Recrutamento e Seleção para a AP, em 2011 (art.5º da lei nº64/2011) para valorizar o mérito na seleção do pessoal dirigente do Estado.

A vinculação só a critérios formais permite que a AMN-órgão aplique aos titulares dos órgãos da DGAM e da PM o critério material que entender para os nomear ou exonerar, ou propor ao MDN, se e quando entender. Nada impede que a escolha se baseie em critérios que

não são defensáveis em público, mas que se cobrem por palavras bem-sonantes, para cumprir o DL 44/2002; já um CEMA declarou num processo judicial que as suas decisões não eram sindicáveis (CEMA, 2016a: 11). A ausência de critérios materiais facilita a subordinação da DGAM e da PM à Armada, pois as mudanças de pessoal dirigente devem-se quase só às dinâmicas e processos da Armada, e opções do CEMA, e pouco ou nada às da DGAM ou da PM. Por fim, este vazio de critérios na lei podia ser compensado por atitudes e condutas ativas do MDN, que orientassem a PM e a DGAM; mas elas não têm existido.

O legislador não explica a sua opção de se seleccionar o pessoal dirigente da DGAM e da PM de modo análogo, e igual grau de discricionariedade e opacidade às nomeações de pessoal em serviço na estrutura das FA; esse era um dos objetivos da Armada em 1992 (figuras 4.1a e 4.1b). Nem explica porque só os oficiais da classe de Marinha podem ser titulares daqueles órgãos. São cargos de natureza civil e administrativa, que devem ter conhecimentos e prática de direito administrativo, policial e penal; mas os oficiais da Armada que têm mais alargada e profunda formação e experiência em matérias jurídicas são os oficiais da classe de AN. Os capitães dos portos e os CDM foram sempre da classe de Marinha; a reforma de 2002 só deu forma legal à prática. Mas já em 1992 o representante do MDN alertava a Armada:

“A formação específica dos capitães de portos, quer no campo jurídico, quer no da administração pública, deve ser assegurada pelo SAM (DGM) no seu âmbito, ou por recurso à Marinha ou a escolas exteriores à Marinha e ao SAM.” (BCM-AHM, 1992f: ponto 6.g)

A restrição destes cargos, logo na lei, aos oficiais da classe de Marinha, exclusiva dos dirigentes de topo da Armada (CEMA e vice-almirantes), sugere um elevado peso da sua parte na decisão e uma atitude elitista; mas os órgãos de soberania aprovaram e mantêm o art.18º do DL 44/2002 em vigor.

Além disto, a nomeação dos capitães dos portos e dos CDM pela AMN-órgão, que só tem poder de coordenação ultrapassa a coordenação e integra a direção e comando, supervisão ou tutela. É difícil conceber que quem nomeia não se sinta autorizado a exigir lealdade e a avaliar o desempenho de quem nomeou, embora não seja formalmente subordinado – e os capitães dos portos e CDM são diretamente subordinados por via do SBSM; só o DGAM e CG-PM não é. Como difícil é admitir que um nomeado não se sinta obrigado a corresponder ao que deseja quem o nomeou e pode exonerar facilmente e que mantém a competência disciplinar (mesmo sem ordens por escrito); de facto, o CEMA decide das suas carreiras e isso traduz uma subordinação, mesmo que não seja explícita na lei. Por isso, é de esperar que a larga maioria dos militares em serviço na DGAM e na PM, que são oficiais superiores, sinta que nelas prossegue a sua carreira militar, e que esta depende de corresponderem às

orientações do CEMA. Não sendo na sua larga maioria juristas, não têm as bases e as capacidades para enfrentar e vencer irregularidades vindas das suas chefias. Ainda que tenham capacidade jurídica, psicológica e técnica para superar o desgaste que causará um tal confronto, dificilmente terão êxito, pois qualquer sinal de divergência com as posições do CEMA depressa conduz à sua exoneração.

Também a nomeação e a exoneração dos órgãos de topo da DGAM, que competem ao MDN, estão vinculadas só a uma proposta da AMN-órgão (nº1 e nº2 do art.18º do DL 44/2002). Por isso, o CEMA tem poder sobre os dirigentes da DGAM e da PM, tanto menor quanto mais ativo seja o MDN. Por passividade ou acordo consciente, os MDN desde 1995 aprovaram todas as propostas do CEMA, incluindo a de exoneração do DGAM e CG-PM ocorrida em 28-Jan-2015, atribuída oficialmente pelo CEMA a “falta de confiança” da AMN-órgão sobre o então DGAM e, por arrastamento, CG-PM (Freire, 2015a). Este caso provou que a atividade corrente e as opções estratégicas da DGAM e da PM estão condicionadas pela agenda do CEMA e pelas carreiras dos oficiais da Armada, como notou o representante do MDN na ata de 13-Out-1992, da negociação entre a Armada e o MDN (BCM-AHM, 1992g).

VI.3.10 Nomeações do pessoal dirigente da Direção-Geral da Autoridade Marítima e da Polícia Marítima

Logo em 2002, os oficiais-generais da Armada colocados na DGAM e na PM passaram a ficar fora dos quadros da Armada, abrindo assim vagas para que outros oficiais pudessem ser promovidos; e têm sido. Mas a colocação do demais pessoal dirigente da DGAM e da PM fora daquele quadro só se deu a partir da LOMAR-2014 e com base no despacho do MDN nº6661/2015.

Embora a lei determine que os capitães dos portos e os CDM são nomeados pela AMN (nº3 e nº4 do art.18º do DL 44/2002) até 2013 foi sempre o CEMA a nomeá-los, sem que alguém impugnasse os despachos e revelando que a AMN-órgão era o CEMA. Na aparência, só há acumulação de titulares; os órgãos serão distintos e pertencem a serviços com fronteiras constitucionais entre si: o CEMA não tem competência para nomear (exonerar) os capitães dos portos e os CDM desde 2002, pelo que tais atos de nomeação (ou exoneração) pelo CEMA são formalmente ilegais. Estes atos não são publicados no Diário da República, como são as nomeações do DGAM e do SubDGAM, impedindo os cidadãos-administrados de conhecer aqueles atos administrativos e a sua correção. Esta falta de transparência, difícil de conciliar com o EDD, está na própria lei (art.18º do DL 44/2002).

Perante as irregularidades apontadas, que determinarão a nulidade de uma enorme

quantidade de subsequentes atos e editais (regulamentos administrativos) decididos pelos capitães dos portos e CDM nomeados de 2002 a 2013, e cujas consequências são difíceis de conceber, nenhuma pessoa, entidade ou órgão (designadamente, no âmbito da impugnação de decisões dos capitães dos portos) exigiu, pelo menos, a verificação da conformidade formal da nomeação do capitão de porto cuja decisão estaria em causa; e que detetasse a irregularidade e a denunciasses. A irregularidade seria facilmente sanável com um ato administrativo de nomeação pela AMN-órgão de capitães dos portos e CDM em exercício com efeito retroativo; mas é imprevisível o alcance da impugnação de decisões por titulares já exonerados. A ocorrer uma impugnação num caso destes, a solução será complexa, constituirá um desperdício de recursos dos contribuintes e dos cidadãos envolvidos e afetará a confiança no Estado e na sua boa-fé. Note-se que o problema não está na competência do capitão do porto ou CDM, nem no mérito das suas decisões, mas no facto de o titular não ter competência legal para tais decisões, pois a sua nomeação terá sido inválida à luz da lei. Se, para resolver este problema, for usado o artifício de considerar que o CEMA e a AMN-órgão coincidem, por coincidir o titular, então deixa de haver razão para a existência da AMN-órgão e está-se a reconhecer diretamente a sua inconstitucionalidade.

VI.3.11 Delegações e subdelegações de competências no âmbito da Autoridade Marítima Nacional

Até 2011, o MDN delegava competências no CEMA e este no DGAM e no CG-PM¹⁵², exceto quanto à autorização para passagem à pré-aposentação de pessoal da PM, que o MDN desde 2005 passou a delegar no CG-PM¹⁵³. Só a partir do despacho do MDN n.º10796/2011 de delegação de competências se passou a separar a AMN-órgão do CEMA; e só a partir de 2011 passou a AMN-órgão (não o CEMA) a fazer os despachos de delegação de competências no DGAM e no CG-PM. O despacho da AMN n.º3720/2014 invocou o n.º6 do art.8.º do decreto-lei n.º233/2009 (LOMAR-2009) para fundamentar uma delegação de poderes no DGAM e CG-PM; a lei orgânica da Marinha não é base legal para as decisões da AMN. Ninguém impugnou esta delegação de competências, nem ela foi corrigida.

A lei não obriga a que só se façam delegações de competências em subordinados, pelo que a AMN-órgão pode delegar poderes no DGAM e no CG-PM (art.35.º do CPA então em vigor; art.44.º do CPA em vigor desde 2015). Mas não há base legal para a AMN-órgão

¹⁵² Por exemplo, em 2008 o MDN delegou competências no CEMA pelo despacho n.º16650/2006, e o CEMA delegou competências no DGAM e CG-PM pelos despachos n.º19438/2006 e n.º21064/2008.

¹⁵³ Por exemplo, em 2005 o MDN delegou competências no CG-PM pelo despacho n.º23510/2005.

delegar poderes; o que concorda com o entendimento de que a AMN-órgão é só uma entidade de coordenação, ainda que competente para nomear os CDM e os capitães dos portos.

O MDN delega poderes no CEMA ou na AMN-órgão; mas pode fazê-lo no CG-PM que depende diretamente dele. A economia de recursos por via da delegação direta traria uma redução do número total de atos administrativos e um processo menos sinuoso e tecnicamente correto: de três despachos (um do MDN e dois da AMN-órgão) passava-se a dois (mais um do MDN e nenhum da AMN-órgão). As delegações de poderes do MDN na AMN-órgão são restritas (sobre a nomeação dos membros da Comissão de Domínio Público Marítimo e concessão de condecorações) ou então são genéricas e relativas a autorizações de despesas (despachos do MDN nº876/2014, nº1084/2017 e nº2930/2018).

VI.3.12 Inerências e acumulações: Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional

O CEMA é por inerência a AMN-órgão (nº2 do art.2º do DL 44/2002). Com os órgãos regionais e locais, a lei admite um total de seis pessoas, num total de efetivos de (pelo menos) 280 militares da Armada colocados temporariamente na DGAM e na PM (número autorizado para 2015 pelo despacho do MDN nº6661/2015 e ainda em vigor).

Esta inerência significa que a AMN-órgão assume e deixa funções exatamente ao mesmo tempo que o CEMA. Mas as funções são distintas e estão em diferentes setores (CEMA: militar; AMN: civil); assim, pode ocorrer que o desempenho do CEMA seja bom e o da AMN-órgão, não. Nesse caso, devia ser possível ao Governo, ao qual compete dirigir as políticas públicas, substituir o titular da AMN-órgão; mas, para isso, teria de substituir o CEMA. A substituição teria de ser proposta ao PR, ao qual compete nomear e exonerar os CEM por proposta do Governo (alínea g) do nº2 do art.9º da LDN-2014 e art.18º da LOBOFA-2014); o PR teria de concordar em substituir o CEMA (da sua competência), sem fundamento para tal, para o Governo poder substituir a AMN-órgão, que é da sua competência, mas não do PR. Como se justifica a exoneração de um CEMA por causa de falhas na AMN? É difícil conceber. Só não há uma inconsistência nesta situação se as funções de AMN-órgão estiverem contidas dentro das de CEMA; e como este é um cargo militar, então também a AMN-órgão o é, e a separação de funções militares (CEMA) e civis (AMN-órgão) vê-se esvaziada. Esta situação contraria literalmente a CRP: admite que vários serviços civis (na segurança interna, na administração da justiça e na proteção civil) dependem de, pelo menos uma, autoridade militar, o CEMA. A assimilação prática da DGAM, da PM e da AMN à Armada, por o CEMA ser a AMN-órgão por inerência, apoia-se no DL 44/2002, mas é

contrária à CRP desde 1982. A assimilação está interiorizada: entre tantos casos, um CEMA referiu-se ao CG-PM e DGAM como seu subordinado (AMN, 2015); e, entre outros casos, o CG-PM e DGAM não reagiu a uma proibição do CEMA de afixação de cartazes pelas associações socio-profissionais nas instalações da DGAM, na qual o CEMA não tem poderes para tal¹⁵⁴ (Marcelino, 2019). A falta de competência disciplinar da AMN-órgão (ausente do decreto-lei nº97/1999, que adotou o Regulamento Disciplinar da PM) sustenta a posição do CG-PM como dirigente máximo da PM, mas também indicia que o legislador sabia que a AMN-órgão é um órgão militar, pelo que não pode integrar a estrutura orgânica da PM. E, porém, passou a intervir por via de recursos não-disciplinares, pelo DL 235/2012; seria como atribuir tais competências ao SG-SSI em relação às FSS que este órgão coordena.

VI.3.13 Inerências e acumulações: outros órgãos da Direção-Geral da Autoridade Marítima, da Polícia Marítima e da Armada

A LOMAR-2014 criou uma eventual acumulação do Comandante Naval e do (ainda inexistente) Comandante das Operações Marítimas, que se integrará na estrutura da AMN. O Comandante Naval é um vice-almirante, e só há na DGAM e na PM um militar com esse posto (o dirigente máximo); parece visar-se que o comandante operacional da Marinha seja também CG-PM e DGAM. Que a acumulação esteja sujeita à aprovação, e nomeação, pelo MDN, sem haver automatismo, não altera esta conclusão; só abre espaço para que não seja realizada na prática – uma, mais ou todas as vezes; mas é da norma e da possibilidade de acumulação que ela oferece, que advém uma desconformidade com a CRP (por se atribuírem funções civis a militares em serviço na estrutura das FA). Esta situação ainda ocorre com as acumulações entre CZM, de um lado, e CDM e comandantes regionais da PM, do outro: são militares em serviço na estrutura das FA e comandantes policiais, o que é contrário à CRP.

A questão da acumulação por inerência dos titulares dos órgãos de comandante local da PM e de capitão de porto, e de comandante regional da PM e CDM, e a acumulação dos cargos de comandante regional da PM pelos capitães dos portos que acumulam com o cargo de CDM¹⁵⁵ é também de natureza funcional e de autonomia. Que dizer de a mesma pessoa

¹⁵⁴ Aspeto já salientado em 1993, quando o CEMA pediu à AR a identificação de agentes da PM que assinaram uma petição, para serem responsabilizados disciplinarmente no âmbito do RDM, o que foi recusado pela AR, por não estarem em causa matérias militares (Sá, 1993).

¹⁵⁵ No Norte, o CDM é também capitão do porto do Douro e capitão do porto de Leixões. No Sul, o CDM é também capitão do porto de Faro. No Centro, o CDM é também capitão do porto de Lisboa. E na Madeira, o CDM é também capitão do porto do Funchal. O comandante regional da PM dos Açores não acumula com

dirigir um inquérito (como comandante local da PM) e aplicar sanções administrativas após a conclusão desse inquérito (como capitão do porto)? São órgãos distintos, em serviços distintos; mas estão indissociavelmente unidos, pois a lei estabelece a acumulação de funções por inerência (nº1 do art.8º do EPPM). Sem inerência de funções não haveria dúvida de constitucionalidade; o problema está na inerência vinculativa, que funde os dois órgãos num único titular, e lhe cria um enquadramento que não obriga o titular a manter a devida isenção nas suas funções (prevista no nº2 do art.266º da CRP e no art.9º do CPA). Esse problema pode surgir perante irregularidades no inquérito, que prejudiquem a imagem dos serviços que dirige e indiretamente a sua.

Por outro lado, as funções de comandante da PM e de capitão de porto têm diferentes

- Naturezas: conquanto o capitão de porto tenha atribuições e competências que se integram na segurança interna (nº1 e nº2 do art.13º do DL 44/2002), não tem funções de manutenção da ordem nem da segurança públicas; é um órgão “de gabinete”, e não tem o carácter operacional das funções policiais, nem de administração da justiça inerente aos OPC da PM.
- Espaços de jurisdição: enquanto as FSS têm uma organização única e os seus elementos têm iguais atribuições e competências sobre todo o território nacional (nº4 do art.272º da CRP), os capitães dos portos têm todos as mesmas atribuições, mas cada um só tem competência dentro dos limites territoriais das respetivas capitánias; também não se trata dum mero formalismo, já que um capitão de porto ou um CDM, mesmo que nada tenha a ver com um crime ocorrido no espaço de responsabilidade de outra capitania ou outro DM, por ser membro da PM, é obrigado a atuar se tiver conhecimento desse crime (alínea a) do nº1 do art.242º do CPP).

Mais grave é a situação em que é a própria lei que atribui todas essas competências a um órgão apenas, o capitão de porto. O DL 235/2000 aprovou e pôs em vigor o regime das contraordenações no âmbito da poluição do meio marinho nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, e determina que o capitão de porto é competente para “conhecer das infracções [...], instruir o procedimento contra-ordenacional e aplicar a medida cautelar, as coimas e as sanções acessórias” (nº1 do art.11º). Parece que o DL 235/2000 visa manter, no essencial, o antigo modelo, no qual o capitão de porto instruía os processos e era presidente e juiz no tribunal marítimo no seu espaço de jurisdição (CPDMM-1943). Embora ninguém

nenhuma capitania. Mas o capitão do porto de Ponta Delgada acumula com o cargo de chefe do Estado-Maior do CZM Açores.

tenha suscitado essa questão (o DL 235/2000 é aplicado com elevada frequência) é de muito duvidosa constitucionalidade – para não falar num elementar sentido de justiça – que um mesmo órgão possa instruir um processo e decidir sobre ele e sobre as sanções a aplicar.

VI.3.14 Composição do Conselho Consultivo da Autoridade Marítima Nacional

O CC-AMN foi criado para substituir o Conselho Consultivo do SAM (art.3º e nº2 do art.20º do DL 44/2002); e tem atribuições e competências no âmbito da poluição do mar (art.9º a art.11º do DL 235/2000). Designa-se “conselho”, mas no âmbito da poluição do mar é um órgão deliberativo e tem competência para decidir a aplicação de coimas, em valores acima de €2.493,99 (então 500.000\$) no caso de pessoas singulares e €59.855,75 (então 12.000.000\$) no caso de pessoas coletivas (nº2 do art.11º do DL 235/2000).

Quando o CC-AMN é um órgão deliberativo coloca-se uma questão de imparcialidade no caso do representante do IH (alínea i) do nº1 do art.4º do DL 44/2002), pois é neste serviço (e laboratório) do Estado integrado na Armada que se realiza a maioria dos testes sobre amostras de poluição recolhidas e usadas como prova nos processos contraordenacionais sobre poluição do mar. Ninguém impugnou qualquer decisão do CC-AMN, nem a sua constitucionalidade, nem a situação foi corrigida.

O CC-AMN tem ainda a peculiaridade de ser um órgão de conselho da AMN, mas é presidido pelo DGAM, “em representação da AMN” (alínea a) do nº1 do art.4º do DL 44/2002). Não se conhece a razão pela qual o legislador decidiu que não é a própria AMN-órgão a presidir, pois é a aconselhada. É mais uma norma que atribui poderes à AMN-órgão; mas neste caso de modo bizarro, pois cria um órgão de conselho da AMN que a própria lei determina que aconselha antes o DGAM.

Além disso, não se conhecem casos de funcionamento do CC-AMN fora do âmbito da poluição no mar (nº2 do art.4º do DL 44/2002), sugerindo a inutilidade deste órgão de conselho, nesta vertente.

VI.3.15 Centro Nacional Coordenador Marítimo

No preâmbulo e no articulado do DR 86/2007 surgiu a expressão “Marinha/AMN”, idêntica a “CEMA/AMN” (Bettencourt, 2005: 8; Revista da Armada, 2017: 1). Esta semelhança indicia que foi a Armada que introduziu a expressão “Marinha/AMN” neste diploma regulamentar¹⁵⁶, o único que a usa. A designação “Marinha/AMN” não tem base num

¹⁵⁶ Não foi possível confirmar rumores de que esta expressão foi introduzida pela Armada no anteprojeto do DR 86/2007, e que foi tolerada ao longo do processo até à sua aprovação em Conselho de Ministros e

diploma legal e o DR 86/2007, não altera, nem pode alterar, os decretos-lei da reforma de 2002, normas legais, com posição hierárquica superior (Machado, 1999: 169). A base legal do DR 86/2007 é o nº2 do art.53º da lei nº63/2007; e esta trata da articulação entre entidades técnicas e autoridades de polícia (o que exclui os exércitos) num conjunto de matérias bem definidas. A haver uma norma em lei ou decreto-lei que criasse a “Marinha/AMN”, ao eliminar as fronteiras entre segurança interna e defesa, seria contrária à CRP pós-1982.

Apesar disso, com base no DR 86/2007, a Armada adotou a expressão na comunicação externa (Marinha, 2010a) e assumiu a sua pretensão de operar na segurança interna (é essa a essência da sua doutrina da “Marinha de duplo uso”), expressa num folheto que classificou de doutrinário (fig.4.3) e fê-lo através do CNCM: “Este órgão, onde a Marinha é par e colabora ao mesmo nível de todas as outras entidades, utiliza as instalações e as facilidades disponíveis no COMAR, no Comando Naval.” (Marinha, 2010b). É uma posição flagrantemente contrária à CRP; mas não foi impugnada, não foi suscitada a inconstitucionalidade e não foi corrigida. Porém, o CNCM passou a reunir em infraestruturas dos outros serviços que o integram.

VI.3.16 A Autoridade Marítima Nacional e a lei orgânica da Marinha

A LOMAR-2009 incluiu uma referência no preâmbulo ao “duplo uso” e várias normas relativas à AMN na secção IX. Embora referindo que ambos se regulam por legislação própria, o DL 233/2009 inclui disposições sobre estes serviços, tratando-os como se fossem unidades orgânicas da Armada; chegou a pretender criar serviços na DGAM, como a Direção de Combate à Poluição do Mar¹⁵⁷. Nada explicou a necessidade destas normas, pois estes organismos regulam-se por legislação própria. Mas continua a não existir o diploma orgânico da PM, nem o decreto-regulamentar da DGAM, nem foi regularizada a orgânica do combate à poluição do mar, ainda sem previsão legal (2019).

De notar ainda que a LOMAR-2014 estabelece que o Vice-CEMA assume as funções de AMN-órgão, por vacatura do cargo de CEMA (alínea b) do nº3 do art.10º do DL 185/2014). O Vice-CEMA é o mais graduado vice-almirante na estrutura orgânica da Armada, mas não é um órgão da AMN; está-se assim a transpor para o seio da AMN a relação

promulgação pelo PR. De qualquer modo, adere bem à experiência do autor enquanto prestou serviço no EMA (1998-2003).

¹⁵⁷ Terá visado substituir o Serviço de Combate à Poluição do Mar por Hidrocarbonetos (SCPMH), criado pelo despacho do Ministro da Marinha nº11 (29-Jan-1973) na dependência direta do então DGSFM. O SCPMH não existe na lei, nem no Plano Mar Limpo; e a LOMAR-2009 não o relacionou com a direção que visava criar. Entre outras disfunções orgânicas, a IGF notou a falha em 2016 (IGF, 2017).

hierárquica interna da Armada. A desconformidade com a CRP é flagrante, e tem a mesma natureza da acima apontada à da AMN-órgão.

VI.3.17 Comando das Operações Marítimas

O despacho do CEMA nº34/14 referiu o acrónimo COMOPMAR, novo, sem o definir (5.a.ii.3.). Dias depois, a LOMAR-2014 incluiu o Comando das Operações Marítimas (será o órgão a que se refere aquele acrónimo), a respeito da proposta de acumulação do cargo de Comandante Naval e Comandante das Operações Marítimas (nº12 do art.8º); mas continuou a não estar definido na lei. Juntar estes dois órgãos no mesmo titular (um, por criar), é contrário à CRP (FA em funções civis); seria equivalente a admitir na lei que o Comandante das Forças Terrestres do Exército acumule com o órgão de CG-GNR. A ideia de unir num só titular estas duas funções não é nova (Bettencourt, 2005; Paes, 2009).

VI.3.18 Os recursos da Armada e os recursos da Autoridade Marítima

A criação da AMN e a conseqüente separação entre a função civil (DGAM e PM) e a função militar (Armada) obrigava a que os recursos de cada uma fossem inequivocamente associados a uma, e só a uma, delas, para que não houvesse quaisquer dúvidas aos olhos dos servidores do Estado e dos cidadãos em geral: os cidadãos têm o direito a saber que autoridades se lhes dirigem e quais as bases legais em que fundamentam a sua atuação, sobretudo se for ablativa das suas liberdades e direitos. A questão é premente, pois a PM e a DGAM estão presentes no DPM e nos espaços marítimos, e operam com recursos do Estado administrados pelos dirigentes da Armada.

Até 2015, as embarcações, viaturas, infraestruturas, documentos ou uniformes da DGAM e da PM vinham identificados com a palavra “Marinha” acima do serviço em causa (se este fosse referido). Depois, passou a usar-se “AMN” em vez de “Marinha” em documentos, por vezes omitindo “DGAM” e colocando a PM em posição subordinada face à AMN (está a par no SAM, de acordo com o nº1 do art.7º do DL 43/2002); seria como num documento de um comando territorial da GNR se colocasse “Sistema de Segurança Interna” em vez de “GNR”, ou acima de “GNR”, no cabeçalho.

Além disso, os militares em serviço na DGAM e na PM usam os seus uniformes militares, apesar de não estarem a desempenhar funções militares e estarem fora da estrutura orgânica das FA. A lei não o determina (não poderia) e não há ordem escrita para usar o uniforme militar na DGAM e na PM; mas o pessoal da Armada usa-o, revelando a influência e a vontade dos dirigentes da Armada sobre a PM e a DGAM. De resto, ao invés da GNR,

nunca se visou criar uma linha de uniformes própria para todo o pessoal da PM¹⁵⁸ (as funções na DGAM são civis e dispensam uniforme).

VI.3.19 Conselho do Almirantado e a Autoridade Marítima

O Conselho do Almirantado é um órgão colegial consultivo do CEMA. Até 2014, integrava todos os vice-almirantes no ativo em serviço nas FA (nº2 do art.20º da LOMAR-2009). A partir do DL 44/2002, os vice-almirantes que foram DGAM e CG-PM passaram a ficar fora da estrutura das FA e do quadro de oficiais da Armada (estavam adidos ao gabinete do MDN). Mas continuaram na prática a integrar o Conselho do Almirantado, com direito de voto; todos os vice-almirantes no ativo passaram a integrá-lo por direito com a LOMAR-2014 (nº2 do artº20º). A irregularidade praticada de 2002 a 2014 não terá efeitos, pois trata-se de um órgão consultivo (ou de conselho) e não deliberativo; mas confirma um quadro de atuação dos dirigentes de topo da Armada e dos governos.

VI.3.20 Disfunções em diplomas legais

Sem ser exaustivo, importa considerar mais alguns diplomas legais, que revelam irregularidades ou disfunções. O DL 383/98 atribuiu a fiscalização “aos órgãos e serviços dos Ministérios da Defesa Nacional, das Finanças, da Administração Interna, da Economia, da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas e do Ambiente, no âmbito das atribuições e competências que lhes estejam legalmente conferidas relativamente à inspeção, vigilância e controlo.” (nº1 do art.15º). A interpretação desta norma deve socorrer-se de outras, designadamente as constitucionais, que vedam às FA funções na segurança interna, como a fiscalização, porque envolve medidas de polícia; a Armada não tem competência para investigar e instruir os processos, por não ser uma polícia (art.27º); mas isso não é claro para quem não domina a interpretação da lei e o modelo constitucional em vigor. Depois, o DL 79/2001 incluiu a Armada e a FAP, a par da GNR e dos Governos Regionais, entre os serviços competentes para exercer vigilância, fiscalização e controlo das atividades das pescas marítimas (art.2º), sem indicar o que compete a cada serviço, exigindo um processo elaborado de interpretação desta norma.

Para cumprir o nº6 do art.275º da CRP, a Armada e a FAP só podem efetuar vigilância, mas podem apoiar outros serviços competentes no exercício da fiscalização e do controlo da pesca marítima. Não era difícil deixar esta posição clara no texto das referidas normas, evitar a confusão e que a Armada usasse esta aparente base legal para realizar funções de polícia.

¹⁵⁸ De acordo com o Regulamento de Uniformes da GNR, aprovado e posto em vigor pela portaria nº169/2013.

Tal como com o capitão de porto, há bastantes diplomas legais avulsos que atribuem competências à AMN-órgão. O legislador nunca explica porque o faz, em dissonância da natureza da AMN-órgão, criada só com poderes de coordenação, e quando as podia atribuir aos órgãos da DGAM e da PM, que são os serviços com presença operacional no DPM e nos espaços marítimos.

A lei 58/2005 diz que “não afeta as competências legais da Autoridade Marítima Nacional nem as competências legais no domínio da segurança marítima e portuária das autoridades marítimas e portuárias” (art.106º). Mas as competências legais da AMN resumem-se à coordenação entre a PM, a DGAM e a Armada, e a nomeações de titulares de órgãos da DGAM e da PM; são mormente o pessoal da PM e o capitão de porto (autoridades marítimas) que têm as competências definidas na Lei da Água.

O DL 100/2005 referiu “os mecanismos de segurança e assistência em matéria balnear aplicáveis pelos órgãos e serviços dependentes da autoridade marítima nacional (AMN) e do Instituto de Socorros a Náufragos”; referiu depois os “órgãos da AMN, e especificamente pela Polícia Marítima” (art.2º, que aditou um art.13º-A à lei nº44/2004). Mas os órgãos são os da DGAM, e a PM não está na dependência da AMN.

O DL 226/2006 referiu-se à AMN como “cúpula hierárquica da DGAM” (alínea b) do art.4º), e no mesmo contexto referiu o DL 44/2002; mais adiante reforçou esta orientação, assimilando a AMN ao SAM no modelo do DL 300/84 e da LSI-1987 (art.6º); e atribuiu competências de fiscalização à AMN (art.39º), o que é inconsequente (a AMN não tem pessoal próprio) e é desconforme com a CRP.

O DL 226-A/2007 atribuiu ao capitão de porto a competência para licenciar apoios de praia (e determinou que deve ser obtido parecer favorável da AMN antes da “emissão dos títulos de utilização do domínio público marítimo que possam afetar a segurança marítima, a preservação do meio marinho ou outras atribuições” da AMN (alínea f) do nº1 do art.15º). Mas acrescentou que “o disposto no presente decreto-lei não afeta as competências legais” da AMN (nº3 do art.86º), que se tem de entender como referindo-se às expressas na lei orgânica da AMN e que são da DGAM (DL 44/2002).

A LSI-2008 integrou a AMN-órgão na composição do Conselho Superior de Segurança Interna (alínea i) do nº2 do art.12º); mas a natureza deste órgão colegial apontaria para que fosse antes o CG-PM a integrá-lo¹⁵⁹; a lei nº59/2015, que pôs em vigor a 1ª alteração da LSI-

¹⁵⁹ Antes do agendamento da reforma da LSI-1987, o CEMA comunicou ao MDN, por memorando não

2008 manteve a AMN-órgão, mas adicionou o CG-PM (art.2º, que alterou a alínea h) do nº2 do art.12º da LSI-2008). Embora o CG-PM seja o órgão máximo da PM, o legislador quis manter o CEMA na segurança interna; não é por representar as funções securitárias do capitão de porto, pois a inerência com os comandos locais da PM garante que o capitão de porto está “representado”. A LSI-2008 estabelece ainda que os “órgãos da Autoridade Marítima Nacional” exercem “funções de segurança” (alínea a) do nº3 do art.25º), mas, já se explicou, a AMN não tem órgãos – é só uma entidade de coordenação e envolve a DGAM e a PM. Será mais correto usar a expressão “os órgãos da DGAM e da PM”.

O DL 263/2009 atribuiu à AMN (possivelmente, a AMN-serviço) competências de fiscalização e incluiu-a entre os serviços com “meios navais disponíveis” (art.18º). Mas a AMN não os tem; tem de usar os da DGAM, da PM, da Armada ou outros; mas é dos órgãos da DGAM e da PM que se trata.

O DL 17/2009, sobre prevenção de incêndios florestais, incluiu “um representante da Autoridade Marítima, nos distritos onde esta tem jurisdição” (alínea i) do nº1 do art.3º-C); a expressão é ambígua, pois não refere o serviço em causa, e pode entender-se referida ao SAM; uma interpretação sistemática levará a reduzir o número de hipóteses aos órgãos e serviços do SAM presentes no distrito da comissão em causa, mas ainda assim não têm de ser apenas da DGAM ou da PM.

É útil referir a proposta de lei nº281/X (navegação comercial marítima), apresentada pelo Governo na AR em 11-Mai-2009 (AR, 2009; Público, 2009); tal como a proposta de lei nº28/X (portos), caducou no fim da legislatura sem ser aprovada. Destaca-se o seguinte:

- “Marinha, enquanto Autoridade Marítima Nacional, [...]” (preâmbulo) e “Marinha, no seu quadro de intervenção como Autoridade Marítima Nacional”, são expressões que confundem a Armada e a AMN.
- “A Autoridade Marítima Nacional é a estrutura superior de administração e coordenação [...]”; esta expressão alarga o poder de coordenação conferido pelo DL 44/2002 a poder de direção (“administração”).
- “No exercício das suas competências de Autoridade Marítima Nacional, as capitánias dos portos e os demais órgãos e serviços da Autoridade Marítima [...]”; as capitánias são órgãos da DGAM e alude-se à AMN sem fundamento.
- “[...] é competente para instaurar o procedimento disciplinar o órgão da Autoridade

classificado com um apontamento do DGAM e CG-PM em anexo, a sua ambição de a “Autoridade Marítima” integrar a segurança interna e com acrescidos poderes de polícia (DGAM, 2004).

Marítima [...]”; parece referir-se ao capitão de porto, mas pode ser outro órgão que integra o SAM; não se percebe, e é imprescindível a clareza neste tipo de norma.

Esta proposta de lei opunha-se às orientações de 2006 para a reforma do setor marítimo-portuário (MOPTC, 2006); e era inconsistente no uso da expressão “Autoridade Marítima”, umas vezes com as iniciais em maiúsculas outras não, sem se perceber o critério.

A integração do SBSM no ramo militar-naval pela LOBOFA-2014 (nº10 do artº15º) alargou a missão da Armada além da sua missão constitucional (defesa militar); a CRP autoriza a colaboração da Armada com outras autoridades, mas não autoriza missões civis. É duvidosa a constitucionalidade do alargamento da missão, e também é o mecanismo que colocou os capitães dos portos na dependência hierárquica do CEMA, pois cabe a este dirigir o SBSM (nº1 do art.6º do DL 15/94) e os capitães dos portos são coordenadores de missões de SAR (art.14º do DL 15/94). Acresce que a regulamentação do SBSM não está no domínio público; por exemplo, não se conhece a estrutura orgânica do SBSM, nem se conhecem as normas administrativas que o regulam (não existem outras normas legais além do DL 15/94) e tal é não só um direito dos cidadãos, como é essencial para apurar responsabilidades.

O decreto-lei nº132/2015 explicitou os órgãos e serviços aos quais compete a fiscalização, tendo passado de “órgãos locais da DGAM” para “órgãos locais da AMN”, referindo-se, em ambos os casos, a capitães dos portos e pessoal da PM (art.2º, que alterou o art.18º do DL 159/2012). Estas designações repetiram-se nos decretos-lei nº92/2018 e nº93/2018. Mesmo que não se trate de alteração substantiva nas atribuições e competências da DGAM e da AMN, continuando esta a ser só uma envolvente da anterior, estas formulações confundem os cidadãos que não são juristas e todos os que aplicam a lei.

O DL 37/2016 reviu as carreiras do pessoal do ISN, atribuiu competências à AMN-órgão (art.8º) e referiu-se-lhe com a expressão “Almirante AMN” (nº4 do art.8º), juntando a designação do órgão e o posto militar. A AMN foi criada como sendo um serviço civil, e não será por o titular da AMN-órgão ser militar que a carreira militar se transporta para a AMN (de facto, há transporte, mas é por via da inerência). Em nenhuma das versões da LOMAR se combinou a designação dos órgãos com os postos (coisa distinta é a vinculação de postos a órgãos, por normas legais, método inerente às leis orgânicas dos exércitos, como a LOMAR). O legislador não explicou esta opção, nem o que visa com a criação da figura de “Almirante AMN”, para lá da visibilidade e de se difundir a ideia de que o CEMA dirige a DGAM e a PM, o que, como já foi demonstrado, está em desconformidade com a CRP.

O DL 52/2016, que pôs em vigor o “Regulamento de Medalhas da PM”, referiu-se à AMN-órgão como “Almirante da AMN (AAMN)” (art.3º, art.11º, art.21º e art.25º do

regulamento) e atribuiu-lhe competências quanto à concessão de condecorações, por sua iniciativa ou por proposta do CG-PM. Já foi referido que a AMN-órgão não tem competência disciplinar (DL 97/1999); mas passou a ter, ainda que só para louvar, pelo DL 52/2016. O projeto que o Governo enviou à ASPPM não incluía “da” e a designação seria assim igual à do DL 37/2016. Mais uma vez, o legislador não explicou as inovações, e contradizem a afirmação: “A AMN, como tal, não é um cargo militar, nem nada na lei o identifica como tal, ou como sendo da Marinha.” (Ribeiro, 2016).

A portaria nº112/2016 e a portaria nº241/2016 atribuem a possibilidade de dois exércitos (FAP e Armada) receberem apoios para aquisição e manutenção de equipamentos relativos à fiscalização das pescas marítimas, possibilidade não estendida à PM: dois serviços sem competência de fiscalização podem receber apoios a 100%, suportados por fundos comunitários, mas um serviço que tem tais competências não. Mais do que de duvidosa constitucionalidade, é uma decisão política bizarra.

VI.3.21 Iniciativas legislativas do Chefe do Estado-Maior da Armada

No seu despacho nº34/14, o CEMA visou iniciar um processo legislativo para criar uma (nova) lei orgânica da AMN. Esta iniciativa não foi agendada por qualquer governo, nem qualquer outro ator propôs o seu agendamento. No seu despacho nº01/15, o CEMA visou iniciar um processo legislativo para criar um diploma legal que atribuísse poderes de fiscalização ao comandante de navio da Armada (NRP). Estas iniciativas não foram agendadas por qualquer governo, nem qualquer outro ator propôs o seu agendamento. Batizado pela Armada como “DL 234/2017”, foi oficialmente confirmado (MDN, 2018), e revela que a Armada sabe que aqueles oficiais não têm competências para fiscalizar; e já sabia em 2003, quando a questão foi colocada ao MDN (Abreu, 2003b; DGAM, 2003: 21) e continua a saber como revela a diretiva CN 01/2019, que visa regular o embarque de pessoal da PM para ações de fiscalização no mar. Não teve então seguimento, o que significa que não teve cobertura política; e, apesar de reconhecida em 2018, também não teve no XXI Governo, pois a legislatura encerrou-se sem o diploma ser aprovado pelo Governo.

VI.3.22 Medalha naval de Vasco da Gama

Nada na lei estabelece que o CEMA herdou do ministro da Marinha a competência para atribuir a medalha naval de Vasco da Gama, criada pelo decreto nº49052 (1969), nunca alterado. Com o fim do Conselho da Revolução em 1982, o CEMA deixou de ter competências ministeriais e atribuições sobre as pescas e a marinha mercante ou sobre “as marinhas de Portugal”. O CEMA poderá ter mantido essa competência sobre os serviços e

matérias na sua dependência – mas só nesses e nessas, e só até entrar em vigor a 1ª Revisão Constitucional (1982) e a legislação complementar.

Porém, o CEMA continuou a conceder a medalha naval de Vasco da Gama desde 1982, a civis e militares, a pessoas individuais e coletivas, a nacionais e estrangeiros, e até a título póstumo (a lista desde 2000 consta do anexo L). Não há, no Diário da República, após 2000, diplomas de concessão desta medalha por membros do Governo, nem diplomas de delegação da competência para a sua concessão.

VI.3.23 As designações “Armada” e “Marinha”

O significado e o símbolo de “Marinha” e de “Armada” transportam a escolha entre estes termos para lá da opção entre palavras. A “Armada” ou “Marinha de Guerra” é um setor da Marinha, a par da marinha mercante, entre outras (Cajarabille, 2009; Neves, 2019). Preferir “Marinha” a “Armada”, como fez o DL 20/82 e se manteve na LDNFA/LDN, na LOBOFA e na LOMAR, não revela a escolha mais curta (“Armada” é mais curta), mas a mais abrangente e imprecisa (Neves, 2019). A lei é assim causa de confusão.

“Marinha” interiorizou-se como designação do exército do mar desde que o ministro da Marinha passou a ser oficial da Armada, durante o Estado Novo. “Armada” prevaleceu após o fim do Ministério da Marinha; mas o DL 20/82 regressou à norma cultural anterior a 1974. É fácil encontrar oficiais que declaram desejar que o CEMA herdasse as funções do ministro da Marinha, de direção, supervisão e tutela dos assuntos do mar em geral, incluindo a Autoridade Marítima. Nem de 1974 a 1982 herdou; e após 1982 deixou de ter poderes ministeriais, pois os CEM foram confinados a órgãos administrativos. Durante a formulação da LOMAR, em 1993 e em 2014, houve pressões sobre os órgãos de soberania, por oficiais¹⁶⁰ e ex-oficiais, para manter “Marinha” e evitar “Armada”; e o Governo cedeu (Chaves, 2019). Permanece a confusão, mas satisfaz-se o desejo da Armada.

VI.3.24 Decisões judiciais

Já foi notado que são poucas as decisões judiciais que se pronunciaram ou referiram as questões institucionais da Autoridade Marítima; mas importa destacar e analisar aqui duas.

¹⁶⁰ Dizia-se num grupo fechado do GoogleGroups e no blogue “A Voz da Abita(na Reforma)” (blogue extinto em 15-Out-2014): “Há limites para tudo e se for necessário mais um afrontamento democrático com algum poder político em defesa do que o nome da Marinha de Guerra Portuguesa foi, representou e quererá continuar a ser no futuro, estou certo que os marinheiros no activo, na reserva e na reforma acompanharão as suas chefias na certeza de que estas saberão responder a manobras de interesse restrito corporativo e atrás das quais não está só uma mera mudança de designação. Preparar para Faina Geral!”.

É difícil perceber o pensamento jurídico por trás do acórdão do Tribunal de Relação de Évora, no processo 1/09.3MATVR.E1. O acórdão notou bem, que o comandante do NRP em causa atuou perante um ilícito detetado, pois era visível à distância o ilícito relativo à identificação das redes. Mas não faz distinção entre o comandante do navio de guerra (órgão) e a Marinha de Guerra (serviço), atribuindo a esta competência na fiscalização das pescas marítimas. E incluiu a ordem de recolha de redes ao mestre da embarcação de pesca entre as medidas cautelares que o comandante duma unidade naval pode tomar para preservar a prova; tal ordem (desobedecida, o que suscitou a acusação pelo Ministério Público) é uma medida de polícia, que só as FSS podem aplicar e não os militares na estrutura das FA – mas o acórdão pareceu desprezar essa crucial distinção, embora tenha notado que a Marinha de Guerra atua no âmbito das suas competências, desde logo as constitucionais. Além disso, cita muito o DL 383/98, o qual nunca refere explicitamente a Marinha de Guerra ou a Armada, mas sim o MDN; estando a PM e o capitão de porto no MDN não é verdade que só a Armada poderia realizar as funções de fiscalização: há autoridades competentes para tal que podem atuar, sem ter de reconhecer um estado de necessidade ou um estado de exceção, que justifiquem a ação ou a intervenção da Armada.

Já o acórdão STJ 07P1496, pronunciando-se sobre a interseção na Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Portugal, a pedido de Espanha, e envio para porto português, de uma embarcação de pesca espanhola, suspeita por tráfico de droga (confirmado), acrescentou este comentário: “Certamente ninguém razoavelmente discordará de que não pode a Armada, confrontada com a iminência de consumação de crime grave em território português e tendo o dever e a ocasião de obviar a que ele se consume se lhe impõe proceder em conformidade, apresando uma embarcação ou, o que não foi o caso, metendo-a a pique pelo uso do seu armamento, se tão extrema situação viesse a ocorrer.” Para lá do comentário ser muito mais abrangente do que a situação justificará, surpreende a sugestão de desproporcionalidade na reação das autoridades (“metendo-o a pique”) perante um “crime grave”. Por muito grave que seja o crime, no EDD o respeito pelos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos obriga as autoridades a deter o suspeito, recolher as provas e levá-los a tribunal; não é admissível fazer justiça sumária e o uso da força só é admitido em legítima defesa ou para evitar arriscar mais vidas. A reação de “meter a pique” face a um crime grave associa-se mais a um regime baseado na lei da força, do que a magistrados judiciais num EDD.

Os poucos casos que existem revelam volatilidade nas decisões judiciais. As causas podem estar nas diferenças pessoais de interpretação (dos factos e do Direito), nas inconsistências do quadro legal relevante, no desconhecimento de todo o enquadramento legal

da matéria, ou nalguma combinação das anteriores. O aumento do número de casos sobre estas matérias e a densificação pela doutrina podem criar referências para as decisões judiciais seguintes e reduzir a dispersão.

VI.4 POSIÇÕES DO GOVERNO EM VÁRIAS LEGISLATURAS

Embora passasse para a dependência do MDN (DL 451/91), o SAM foi mantido na estrutura da Armada e na direta dependência do CEMA (art.34º da LOMAR-1993) até 2002. A reforma do SAM de 2002 criou a AMN, proposta pela Armada, mantendo o domínio do CEMA, na linha da ata de 1992 (BCM-AHM, 1992g: ponto 6.d). As desconformidades com a CRP e as disfunções legais do modelo foram modificadas, mas sem retirar o domínio do CEMA e da Armada sobre a Autoridade Marítima. A Armada não se adaptou à CRP e à lei; o legislador (Governo) criou a AMN e o modelo associado para “adaptar” a CRP e a lei à Armada. É o oposto do que deve ser, num EDD (Serra, 2010: 215 e 245). O MDN Aguiar-Branco (2011-2015) chamou a si as matérias relativas à PM (Freire, 2011d), mas criou um modelo de relação entre a AMN-órgão e a PM, sobre recursos hierárquicos, que sugere o desejo de alheamento do MDN face à PM. O MDN Azeredo Lopes (2015-2018) afirmou que não tinha poder de direção sobre as FA (DN, 2017; Freire, 2017d). Em suma, os sucessivos MDN deixaram a Autoridade Marítima entregue ao CEMA (Alves, 2018b: xiv): raramente tinham reuniões de trabalho com o CG-PM; não produziram orientações e diretivas formais na matéria; não procuraram criar o diploma orgânico da PM; não controlaram a execução desta política pública; e toleraram enviesamentos e disfunções nos diplomas legais.

Esta passividade governativa, que tem décadas, sugere que não é no MDN que se devem integrar a DGAM e a PM. Recriado o Ministério do Mar (em 1983, 1991 e 2015), a AMN, a DGAM e até a PM enquadram-se naturalmente nas suas atribuições, sobre todos os assuntos não-militares do mar. O que impediu esta solução, que parece lógica e simples?

Tem tradição a simpatia emotiva de atores políticos pela Armada; para citar só um exemplo no Estado Novo, o Professor Afonso Queiró, numa declaração de oposição ao fim da aviação naval, disse: “Há-de, por força, desgostar-se a Marinha?”¹⁶¹ (ANac, 1952a: 409). Será, mais do que só simpatia, um “temor reverencial” (Chaves, 2018, 2019)? Haverá políticos com receio de enfrentar oficiais-generais? De facto, a expressão “supremacia civil”, que tem um século, e natureza descritiva e técnica, não se encontra no discurso político ou dos órgãos de

¹⁶¹ Declaração de voto como Procurador à Câmara Corporativa, sobre o Parecer nº27/V relativo à Proposta de lei nº186 sobre a criação da FAP (ANac, 1952a: 399-417).

soberania em Portugal. Por outro lado, tanto o Estado Novo como o EDD tiveram golpes militares na origem; para alguns, isso confere legitimidade aos militares das FA para intervir nas políticas que afetem a segurança, ou só as que afetem os militares e as FA. A matéria é complexa e exige uma investigação que não cabe na presente tese.

VI.5 OUTRAS POSIÇÕES

Se as posições no espaço público representam a dinâmica política e de interesses do setor do mar não há oposição à militarização da Autoridade Marítima – fora a ASPPM e alguns atores individuais. Poucas pessoas admitem militares do Exército a mandar parar e a fiscalizar viaturas, sem ser no estado de sítio; mas poucos, sobretudo nos órgãos de soberania eleitos, parecem incomodar-se com militares da Armada em cargos das FA, a mandar parar navios e a fiscalizarem-nos no mar, e cidadãos no DPM; exceto em casos muito específicos, todas são medidas de polícia. E é difícil que um democrata aceite que o Comandante das Forças Terrestres do Exército seja o CG-GNR; mas a LOMAR-2014 admite a acumulação do Comandante Naval com um órgão na AMN (por criar) e o Governo e o PR aprovaram.

É possível que quem anda no mar aceite a situação por ignorância do complexo emaranhado de normas; e por receio de represálias, porque o canhão à proa dos navios militares é intimidante¹⁶²; e os militares que vão a bordo costumam ir armados (mas é cada vez mais raro que usem a força). No mar, o cidadão está mais isolado e vulnerável face a quem lhe apareça armado, por falta de testemunhas e de meios de defesa; e não pode chamar em seu socorro a polícia (PM), pois sabe que ela está dominada por oficiais da Armada. Além disso, não se afigura razoável que um cidadão que se sinta lesado leve uma questão destas a tribunal sem estarem em causas montantes muito significativos (Faria, 2010).

Por outro lado, estudos revelam que quem anda no mar, e as populações em geral, esperam da Armada antes de mais vigilância e proteção (Carrilho, 1995: 37-39); sobre as FA, dizem preferir as missões de Proteção Civil às especificamente militares (Matos, Bacalhau, 2001: 47). Os que andam no mar terão receio do uso da força pela Armada; por outro lado, terão receio de a Armada não os salvar, se estiverem em perigo no mar. É uma matéria a investigar no futuro por estar fora desta tese.

¹⁶² As armas dos NRP já foram usadas no passado; mas o seu uso é cada vez mais raro.

SEGUNDA PARTE – ANÁLISE do PROBLEMA

VII. ANÁLISE DA RELAÇÃO ENTRE A ARMADA E A AUTORIDADE MARÍTIMA

São consistentes os argumentos que defendem a militarização da Autoridade Marítima? Têm fundamentos? Este capítulo analisa-os nessas perspetivas.

VII.1 ANÁLISE DO ARGUMENTO PROFISSIONAL

O argumento de que o modelo secular funciona bem, e por isso é errado mudar, não foi provado e é incompatível com o EDD: por exemplo, até 1974 atribuía-se poder excessivo ao capitão de porto; e nos tribunais marítimos, violava-se a separação de poderes e chamava-se “tribunal” a entidades que dependiam duma autoridade administrativa, dependente do Governo, através do Ministro da Marinha. Haverá quem ache que funcionava bem, mas era incompatível com o EDD; por isso, foi inativado em 1974 e extinto em 1982. Outras vertentes do argumento profissional que importa analisar são: o mar e a vida a bordo; e as funções inerentes à Autoridade Marítima.

Está por provar que, de todas as profissões ligadas ao mar, os oficiais da Armada (ou os militares marinheiros) sejam os mais habilitados, os mais experientes ou, em geral, os mais capazes para dirigir um serviço público sobre assuntos do mar. Nem está provado que, como grupo profissional, sejam os que melhor conhecem o mar. Poderão ter sido, até ao século XX. No plano individual, ainda podem alguns ser; mas só se pode saber avaliando caso a caso.

A carreira militar-naval envolve períodos de embarque e períodos em terra; mas nos navios de comércio e de pesca, e outros, passa-se muito mais tempo embarcado; os perfis de atividades típicos não sugerem que os marinheiros da Armada, coletivamente, sejam quem passa mais tempo embarcado ou no mar; é de prever que os profissionais da marinha mercante e os pescadores tenham mais contacto com o mar e o conheçam melhor. Também é duvidoso que os oficiais da Armada sejam os que melhor conhecem os navios e a vida a bordo; talvez isso fosse verdade quando os navios pouco se distinguiam pela função (até ao século XVIII), mas a progressiva diferenciação por especialização, dos navios de guerra, navios mercantes (comércio, pesca e outros) e navios de recreio, e mesmo dentro destas categorias, torna difícil e muito raro que haja especialistas em todos.

Depois, a doutrina da defesa nacional – derrotar um inimigo, usando a força até à destruição, se necessário – diverge das doutrinas da segurança interna, da administração da justiça, da proteção civil e da proteção ambiental, e das atividades comerciais e industriais; e não são fáceis de compatibilizar. Os militares da Armada são especialistas e experientes em conceber, dirigir, manter e operar navios militares, e são insubstituíveis nas operações

militares-navais (uso de todo o espectro da força no mar); em especial, os oficiais são preparados para dirigir e comandar pessoas e navios em operações militares-navais (Vagts, 1959: 355). Essas operações e os navios militares têm pouco em comum com as operações, tarefas e meios específicos dos restantes tipos de plataformas e operações civis.

A formação dos oficiais da Armada na Escola Naval, relevante para o exercício dos cargos de comando, direção ou chefia, é igual há décadas para todas as classes¹⁶³; mas só os oficiais da classe de Marinha podem exercer comandos e ser capitães dos portos e CDM. Como todos os oficiais têm igual formação de base, não se descortina o fundamento para a discriminação na seleção para a PM ou para capitão de porto e CDM. Só depois de indigitados para cargos na DGAM e na PM (mas não a AMN) os militares recebem formação (um ano e muito elementar), na Escola da Autoridade Marítima, para exercerem cargos na PM e na DGAM. Com fraca formação prévia em Direito, quem presta serviço na DGAM, PM ou AMN enfrentará por certo dificuldades, sobretudo face a uma crise¹⁶⁴. Foram poucos e exceções os oficiais que alcançaram o almirantado e os órgãos de topo da DGM, DGSFM ou DGAM e PM, depois de terem exercido funções nas capitánias não-ultramarinas, como mostra o quadro 7.1. Com fraca formação e sem experiência na matéria, não se descortina a alegada vantagem absoluta dos oficiais da Armada para dirigir a Autoridade Marítima, e sobretudo dirigir a PM (pós-1995). Outra fragilidade deste argumento está no poder real dos escrivães nas capitánias. Após 1892 eram oficiais de AN reformados, pelo seu maior domínio do Direito; mas foram civis, antes e depois, recrutados para o efeito, sem os conhecimentos do mar terem de prevalecer sobre o domínio de matérias administrativas; por isso, conheciam e conhecem melhor o meio e a lei do que os oficiais da Armada que são capitães dos portos ou CDM, que passam pelas capitánias por períodos de poucos anos.

Passa-se o mesmo com os oficiais da Armada que são comandantes locais ou regionais da PM em relação aos 2º comandantes locais ou regionais, dos quadros da PM: dependem fortemente de subordinados que conhecem melhor a lei, a função e a comunidade onde trabalham há anos; como os escrivães, não podem ascender às chefias, ainda que dominem melhor as funções do que os titulares das mesmas.

¹⁶³ A formação básica para ingresso na categoria de oficial está definida nos planos de estudos dos cursos da Escola Naval, que constam do despacho do CEMA nº2104/2012 (30-Jan), e é a mesma nas disciplinas fundamentais para preparação para o exercício do comando; com pequenas variações, foi quase sempre assim (Paulo, 2015b: 88; 2018e: 203-206).

¹⁶⁴ O problema é antigo: “[...] uma grande parte dos abusos, e até se pode dizer dos crimes, que se cometem à sombra da Lei, nasce da ignorância dos Empregados Públicos.” (Franco, 1822: 3).

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

Quadro 7.1 – Dirigentes da Armada e da DGM/DGAM com experiência na Autoridade Marítima (fonte: Paulo, 2018a: 16-17).

CEMA		Cargo na Autoridade Marítima (não-ultramarina)			
		período	capitão de porto	DM	outro
A.Sousa Leitão	(1978-1988)	---	---	---	---
A.Andrade e Silva	(1988-1991)	1962-1966	Peniche	---	---
A.Fuzeta da Ponte	(1991-1994)	---	---	---	---
J.Ribeiro Pacheco	(1994-1997)	---	---	---	---
N.Vieira Matias	(1997-2002)	1978-1981	Lagos e Portimão	---	---
J.Mendes Cabeçadas	(2002)	---	---	---	---
F.Vidal Abreu	(2002-2005)	---	---	---	---
F.Melo Gomes	(2005-2010)	---	---	---	---
J.Saldanha Lopes	(2010-2013)	---	---	---	---
LMacieira Fragoso	(2013-2016)	---	---	---	---
A.Silva Ribeiro	(2016-2018)	2015-2016	---	---	DGAM e CGPM
Diretor-Geral de Marinha (pós DL 300/84)					
A.Cruz Júnior	(1984-1985)	1967-1969	Lagos e Portimão	---	---
J.Martins Cartaxo	(1985-1994)	1980-1982	Douro e Leixões	Norte	---
F.Brito e Abreu	(1994)	---	---	---	---
J.Lopes Carvalheira	(1994-1996)	1978-1981	Nazaré	---	---
J.Sarmento Gouveia	(1996)	---	---	---	---
A.Junqueiro Sarmento	(1996-1997)	---	---	---	---
J.Celestino da Silva	(1997-2000)	1990-1993	---	---	PM-Lisboa
A.Neves de Bettencourt	(2000-2002)	1982-1986	Peniche	---	---
Diretor-Geral da Autoridade Marítima					
A.Neves de Bettencourt	(Mar-Nov 2002)	1982-1986	Peniche	---	---
F.Duarte Lima	(2002-2004)	---	---	---	---
L.Medeiros Alves	(2004-2008)	---	---	---	---
J.Silva Carreira	(2008-2011)	---	---	---	---
A.Cunha Lopes	(2011-2015)	---	---	---	---
V.Gomes de Sousa	(2015)	---	---	---	---
A.Silva Ribeiro	(2015-2016)	---	---	---	---
L.Sousa Pereira	(2016-?)	---	---	---	---

Como antes, os oficiais da classe de AN têm mais preparação em direito administrativo, domínio nuclear para o exercício da autoridade, pelo que têm as melhores habilitações técnicas para comandos da PM e capitão de porto. A exclusão dos oficiais da classe de AN do acesso a capitão de porto põe em crise a tese de que os oficiais da Armada têm vantagem absoluta para dirigir a DGAM, a PM e a AMN. O legislador não explicou esta opção. O

silêncio dos defensores da tese e a falta de informação sobre os processos de seleção para tais órgãos deixam em aberto a possibilidade de ser um esquema elitista.

Dito isto, os militares da Armada poderão ter uma vantagem comparativa sobre outros serviços e outros profissionais ligados ao mar; o Estado e o país poderão beneficiar se a Armada apoiar serviços como a DGAM e a PM. É o caso do SAR: devem aproveitar-se os navios que estão no mar para prestar socorro a, e salvar pessoas em perigo; é um dever legal e moral, a que estão vinculados todos os que andam no mar. Mas isso não determina que o SBSM tenha de ser dirigido pela Armada, ou pelos seus oficiais. Nenhum estudo ou avaliação independente mostrou que a Armada dirige melhor um serviço de SAR do que os serviços de proteção civil, que parecem, *a priori*, ser os mais vocacionados para tal missão.

VII.2 ANÁLISE DO ARGUMENTO HISTÓRICO

O argumento histórico é importante; não tanto pelo seu valor intrínseco, mas porque revela um percurso, que traz inércia e revela uma tendência; a história pesa (North, 1992: 100). A tendência ainda permite perceber a resistência à mudança manifestada desde 1982: as regras formais mudaram, mas as informais não, e esta inconsistência gera tensões (North, 1992: 91; Busquets, 1996: 296). Mudanças que parecem óbvias (hoje), como a abolição da escravatura e das chibatadas no catálogo de punições militares mereceram à data resistência e a incompreensão de muitos. E demoraram a desaparecer.

Monteiro e Mourinha (2010: 420) afirmam que a atribuição da função de patrão-mor a oficiais da Armada em 1802, mostra como a Armada executa funções militares e civis há dois séculos; também podiam ter referido os serviços alfandegários. Em entrevista televisiva, o CEMA afirmou sem explicar que a Autoridade Marítima é “uma emanação da Marinha” (RTP, 2014). Terá sido quando muito uma emanação da Armada, que integrou até 1921; mas emanou sobretudo das alfândegas (Paulo, 2016a).

O argumento histórico diz que a Autoridade Marítima “pertence” à Armada, e deve pertencer pela história (Cajarabille, 2010; Silva, 2012a; Freire, 2013 citando Luís Fontoura):

“[...] o usufruto dos direitos soberanos dos Estados costeiros menos potentes, poderá vir a ser perturbado no futuro, quando os mais fortes necessitarem de recursos estratégicos vitais às respectivas economias. [...] poderá ocorrer no mar uma situação semelhante à da partilha de África no século XIX, onde prevaleceu o princípio do direito privado romano, *uti possidetis, ita possideatis* (quem possui de facto deve possuir de direito), [...]” (Ribeiro, 2013: 20-21)

Ninguém disputa a necessidade de Portugal garantir a segurança nos espaços marítimos sob a sua soberania e jurisdição. Mas nem todos os problemas de segurança nos espaços marítimos se enfrentam ou se resolvem através da Armada; a militarização desta política

pública está a reduzir-se pelo mundo; e, no EDD, as ameaças começam por ser tratadas como violações da lei e questões de polícia.

Fazer o mesmo há muito, não prova que a decisão original foi acertada, ou que passou a sê-lo; a rotina melhorará a eficácia, mas cria resistência à mudança (Rueschemeyer e Evans, 1989: 52). Esta tem implícito um dogmatismo, uma avaliação de custos acima de quaisquer eventuais benefícios, ou só a defesa de interesses instalados; e parece ser incompatível com a flexibilidade da natureza humana e das modernas sociedades. A oposição à mudança pode ser racionalizada, subvalorizando os benefícios ou exagerando os custos (ou ambas) da mudança; assim, de facto, o argumento histórico conduz à análise económica, de custos e benefícios.

VII.3 ANÁLISE DA “NARRATIVA DAS POUPANÇAS”

Se as poupanças são tão grandes e óbvias (Paes, 2007; Matias, 2010: 17; Monteiro e Mourinha, 2010, 2011, 2012; Cajarabille, 2013: 8) seria fácil elaborar estudos por especialistas que o provassem e que confirmassem os critérios e as poupanças. Era mesmo um dever, para sustentar a tese. Seria ainda de esperar que mais instituições adotassem o “duplo uso”, como o Exército na polícia e na proteção civil; que todos procurassem poupanças no ensino superior ou na saúde militares; e que o “duplo uso” fosse generalizado nos países democráticos. Mas não é; a larguíssima maioria separou as funções e há décadas (Pugh e Gregory, 1994: 75; Pugh, 1996: 105 e 107).

São sobretudo oficiais da Armada a defender o modelo, que dizem trazer poupanças ao Estado. O argumento tem eco nos atores políticos e nos *media* (Amaral, 2019; Vieira, 2019). Mas os militares não são famosos por gerirem bem os recursos públicos (Oehling, 1967: 315), e o que obtêm, imediata e diretamente, é mais poder, mais prestígio ou mais recursos para os oficiais da Armada, individual ou corporativamente. A proximidade dos dirigentes da Armada dos órgãos de soberania eleitos, sem mais atores a contrariá-los, permitirá elaborar discursos que alegam poupanças, para tornar sedutora a opção perante *media*, políticos e eleitores; em tempos de crise e de cortes nas despesas públicas, as ideias de poupanças costumam ser bem recebidas e poucos querem arriscar não ser vistos a segui-las (Oehling, 1967: 173 e 251; Edelman, 1988: 8; Wilson, 1989: 181; Majone, 1989: 1).

Central no argumento económico é a palavra “sinergias”, para dizer partilha de recursos que trazem poupanças; na ciência económica, significa que se podem explorar economias de escala ou economias de gama. Mas, o que são em concreto? Existem? Se sim, onde e em quê?

VII.3.1 Economias de escala

Há economias de escala se uma unidade de produção (por exemplo, um funcionário)

produz mais do mesmo produto (por exemplo, registros) com os mesmos recursos, baixando os custos de produção unitários (quantos mais registros forem produzidos por um funcionário num dado intervalo de tempo, menos custa cada registro); os custos unitários baixam quando se aumenta a quantidade produzida por intervalo de tempo, pois os custos fixos (impostos pelos bens de capital e pelos fatores de produção duradouros) repartem-se por mais unidades produzidas (Mateus e Mateus, 2001: 350-351).

Simetricamente, há deseconomias de escala quando os custos unitários crescem com o volume da produção. Elas podem ter três grandes causas: saltos na complexidade do serviço, que implicam maiores custos de coordenação; saltos nos custos dos bens de capital, que passam a ser mais onerosos e que ficam abaixo do nível ótimo de exploração; e ineficiências na mais complexa coordenação.

Já foi demonstrado que a função militar da Armada é muito diferente das funções civis da PM e da DGAM (Paulo, 2018e). E há diferenças entre as funções do capitão de porto, cuja natureza é local e de “gabinete”, e as funções de comandante da PM, uma força de segurança nacional, com forte atuação operacional. Com funções distintas não há economias de escala nas missões; mas pode haver noutros aspetos, como Janeiro (2010) sugeriu, para o âmbito genérico da defesa e da segurança interna.

Podem explorar-se economias de escala acumulando cargos: um titular para distintos órgãos. A acumulação de cargos é o ponto central das alegadas sinergias (Monteiro e Mourinha, 2010: 426). São só 5 em 1500, e só nos órgãos de topo, incluindo a AMN. Também podem explorar-se na vigilância no mar e no *SAR* aproveitando os navios de guerra que patrulham o mar na função militar. O navio onde está é útil para ver, registrar, dissuadir e salvar. Mas passa a haver deseconomias de escala se, em vez de meios civis da Autoridade Marítima, se atribuírem (em vez de aproveitar os que lá estão) navios militares sofisticados (como submarinos ou fragatas) à vigilância, à fiscalização da pesca, ao *SAR* ou à proteção ambiental; os navios de guerra são muito onerosos e estão subaproveitados se são empregues em funções civis, e nas referidas em especial (Pugh e Gregory, 1994: 78; Pugh, 1996: 119).

Há deseconomias devidas à ineficácia do uso de meios sofisticados e poderosos face a meios mais fracos: a desproporção repugna às democracias, como constatou a *Royal Navy*, que foi derrotada pelos meios da guarda costeira da Islândia nas três “guerras do bacalhau” (Grove, 1987: 330-333).

Podem explorar-se economias de escala no apoio logístico e na formação do pessoal entre a PM, a Armada e outras FSS. No apoio logístico, pode criar-se poder de mercado na aquisição de bens e serviços, com especificações comuns (sem terem de ser iguais) e em

maiores quantidades. É o caso de combustíveis, material corrente de secretaria, viaturas, manutenção de infraestruturas administrativas (e algumas operacionais), serviços de refeições e limpezas, entre outros exemplos. Mas há sempre que atender às deseconomias de escala devidas à complexidade dos contratos, em especial pela dispersão pelo país: a Armada está concentrada em cinco capitais de distrito; a DGAM e a PM distribuem-se por todo o litoral. Contratos destes para a Armada, por isso, podem ser mais simples e ter mais baixas despesas de abastecimento, do que contratos que impliquem a distribuição por todo o país.

A uniformização merece um olhar mais profundo. Os bens e serviços que cada entidade adquire não têm necessariamente iguais especificações; mas se estas forem uniformizadas perdem-se algumas especificidades na aquisição conjunta. Haverá que gastar recursos (em tempo de pessoal qualificado e de dirigentes, embora a intervalos longos) para apurar para cada entidade o que é específico e essencial e o que é genérico ou acessório; em princípio, só neste caso se pode uniformizar sem perdas na missão – mas coisas acessórias podem vir a revelar-se essenciais para a missão ou para o espírito de corpo.

Também se podem e devem explorar economias de escala entre a PM e outras FSS, com maior expectativa de ganhos, pela afinidade funcional; por exemplo, são de prever mais ganhos na formação comum de polícias de distintas FSS na mesma escola (por exemplo, cada escola especializando-se num domínio setorial, no qual dá formação policial a todos ou à maioria). A formação e o treino policiais, as fardas, as armas, os centros de operações, as viaturas, os equipamentos de comunicações são tópicos em que a PM pode associar-se a serviços como o SEF, a PJ, a PSP e a GNR; pode poupar-se mais com as FSS maiores do que a Armada. E há economias de escala com a Armada e com a Escola Náutica Infante D. Henrique na formação e treino sobre navegação, ambiente marítimo e operação de e com navios. Mas a formação distribuída por vários locais pode trazer deseconomias de escala, pelo tempo perdido em deslocações e pela correspondente instabilidade que causa perda de rendimento dos alunos.

É duvidoso que se possam obter economias de escala na gestão orçamental corrente da PM e da DGAM, pela centralização num serviço especializado, da Armada ou doutra FSS. Não é de esperar que um tal serviço mantenha a sua dimensão se passar a administrar os recursos da DGAM e da PM, e os da Armada. Cada serviço tem volumes e naturezas de processos e documentos específicos, que exigem recursos quase proporcionais aos documentos a processar e ao pessoal a gerir. De facto, quase todos os processos da função administrativa e financeira da DGAM e da PM correm num serviço próprio da DGAM; levados para a Armada, esta necessitaria dos recursos que na DGAM se afetam à função; se a PM tiver a sua função administrativa e financeira autónoma, o serviço da DGAM pode

reduzir-se na mesma dimensão do novo na PM. Só haverá diferença nos dirigentes: um para cada serviço – menos serviços implica menos chefes. Há muitas tarefas comuns na função administrativa e financeira de todos os serviços públicos; mas a DGAM e a PM têm de orçamentar (incluindo o ODCCR), imputar e processar taxas, coimas e emolumentos, sem paralelo nos serviços da Armada. Com tais diferenças entre os processos não se vislumbram economias de escala nem poupanças com a Armada.

Em geral, se a quantidade produzida ultrapassar a capacidade nominal de produção, sem baixar os requisitos, aumentam os custos para a qualidade pretendida, ou baixa a qualidade para a quantidade pretendida. Só há ganhos por economias de escala enquanto houver capacidades sobrantes; esgotadas estas, surgem deseconomias de escala e perdas para quem receba o produto das capacidades sobrantes. A missão secundária para aqueles recursos está em mais baixa prioridade; isso incentiva o responsável por essa missão a autonomizar-se, para a poder cumprir, de acordo com os seus requisitos; para isso, necessita de ter poder para o conseguir. Com a DGAM e a PM dirigidas só por oficiais da Armada, e correndo a sua carreira na Armada, mesmo que constatem a secundarização, dificilmente defenderão, ou sequer tolerarão, o que contrarie a cultura corporativa (Downs, 1967: 211; Abrahamsson, 1969: 40; Colson, 1974: 50 e 106); por exemplo, dificilmente defenderão a autonomia da DGAM e da PM, ainda que estas sejam prejudicadas por a Armada ter esgotado a possibilidade de partilhar recursos com elas. Em teoria, ninguém pode ser prejudicado pelas suas ideias; mas as comissões precárias na DGAM e na PM colocam os militares da Armada numa posição vulnerável face ao CEMA; a exoneração brusca do DGAM e CG-PM em 28-Jan-2015 é disso prova e é uma mensagem poderosa para os demais oficiais.

Como se viu, dos 1500 efetivos (militares, civis e militarizados) que servem na DGAM e na PM só 5 são titulares de órgãos da Armada. Autonomizando-se aquelas da Armada, esta reduzia-se naquele volume de efetivos, mais as correspondentes despesas e dotações orçamentais (que passariam para a DGAM e para a PM), mas a Armada perdia só 4 oficiais superiores¹⁶⁵: a autonomia da DGAM e da PM custaria mais quatro oficiais superiores aos contribuintes, se não pudessem ser extraídas poupanças por economias de escala e de gama com as demais FSS e com a DGRM; considerando maior articulação e partilhas com estes serviços é de esperar maior eficiência na afetação de recursos, porque as afinidades são maiores do que com a Armada. De resto, já existe uma Escola de Autoridade Marítima e a

¹⁶⁵ Assume-se que seria extinto o órgão de AMN, mas a função podia ficar atribuída ao DGAM. Ou podia ser extinta, pois só foi criada para manter o CEMA inserido na Autoridade Marítima (BCM-AHM, 1992g).

DGAM tem alguma capacidade logística própria, por estar dispersa pelo país. E é possível obter os benefícios da DGAM e da PM especializadas, com carreiras e pessoal profissionalizado em todos os níveis.

VII.3.2 Economias de gama

Há economias de gama se uma unidade de produção (por exemplo, um funcionário) acrescenta ao que já produzia (por exemplo, registos) outros produtos (por exemplo, planos de operações militares), sem mudar os fatores de produção (o funcionário não usa mais, nem outros, recursos) e sem prejuízo da qualidade de ambos os produtos (Mateus e Mateus, 2001: 395-396). Também pode haver poupanças, mesmo que haja aumento de custos numa produção conjunta de vários produtos, desde que este aumento fique abaixo da soma dos custos totais das produções separadas.

Há deseconomias de gama se a qualidade de algum dos produtos se degrada devido à produção conjunta, ou se os custos totais de produção excedem a soma dos custos totais dos produtos separados.

São possíveis e desejáveis partilhas com a Armada no apoio logístico: a unidade de produção que adquire sobressalentes para sistemas marítimos da Armada (sondas, radares, embarcações, motores de propulsão naval, geradores, etc.) pode adquiri-los para sistemas semelhantes da DGAM e da PM. E a gestão da aquisição, da manutenção e do abate de tais sistemas, a gestão de bens intermédios e a gestão de infraestruturas podem usufruir de poupança por partilha. Também podem explorar-se economias de gama com outras FSS no apoio logístico; de novo, a dispersão da Autoridade Marítima por toda a costa sugere que as poupanças (por exemplo, em partilha de infraestruturas) serão maiores com a GNR e as FSS do que com a Armada, concentrada em cinco capitais de distrito. Mas com as partilhas surgem os problemas de responsabilização e estes aumentam os custos de coordenação, que se somam aos custos totais e às deseconomias de gama. Esse é um custo que é relevante nas partilhas com a Armada e que levam a que esta domine a DGAM e a PM.

Na prática, a questão não é tão simples: se duas funções são diferentes, o tempo e os recursos gastos numa gastam-se a menos na outra; sendo ambas necessárias, uma ou ambas saem prejudicadas, impondo deseconomias. Por exemplo, o pessoal ocupado em contratos para sistemas da Armada pode não ter disponibilidade para se ocupar de outros contratos, distintos; necessita-se assim mais pessoal, sistemas de informação, espaço e outros recursos, podendo estar nas infraestruturas a única economia de gama – mas só se estavam sobredimensionadas e têm espaço para acomodar as tarefas adicionais.

Por outro lado, se é aceitável perder qualidade na função de menor prioridade, então ela é pouco relevante ou até redundante e a eficiência determina a sua suspensão (prevendo-se a sua reativação, se, e quando, necessário) ou a sua extinção.

Embora a vigilância tenha sido considerada acima nas economias de escala, será mais ajustado incluí-la nas economias de gama, pois não basta olhar: é necessário interpretar o que se vê, e saber distinguir um ataque à soberania de uma violação da lei de um episódio de poluição marinha – o que exige conhecimento nos três domínios para os distinguir na teoria e na prática. Ou seja, são produtos distintos e a partilha exige que sejam reconhecidos como tal. Caso haja ilícitos, à vigilância segue-se a ação. Mas o modelo constitucional de 1982 afastou as FA da segurança interna; assim, a função militar esgota-se ao passar da vigilância para a fiscalização: as FA podem vigiar, pois a vigilância não penetra a esfera própria de autonomia do cidadão; mas a fiscalização penetra, pelo que, fora de estados de exceção, não é constitucionalmente autorizada às FA.

Assim só há poupanças se as autoridades policiais (GNR, PM, SEF, ASAE, PJ, etc) embarcarem nos NRP em patrulha dos espaços marítimos; os militares fazem vigilância de defesa, e aquelas, fazem vigilância policial; resumindo e em concreto, os NRP e os militares em serviço nas FA podem atuar:

- Como obstáculo à concretização de ilícitos. A interposição de obstáculos físicos à progressão ou concretização de ilícitos será mais eficaz com NRP, dado o respeito ou até o receio que impõe o seu potencial bélico – mas, por dificilmente poderem ser usados, podem não alcançar respeito entre criminosos endurecidos e organizados, ou mesmo perante meios muito menos poderosos, como sucedeu nas “guerras do bacalhau”.
- Na observação direta, para colaborar na administração da justiça, por exemplo, usando NRP ou meios aéreos, que registem imagens que ajudam a prosseguir investigações e obter provas para processos judiciais, e dando credibilidade à dissuasão (ilícitos autuados e punidos).
- Como plataformas onde atuam funcionários de serviços com poderes de autoridade marítima, plataformas a partir das quais estes funcionários dirigem e controlam as ações de fiscalização; a direção e a segurança das plataformas (NRP ou outras unidades militares) pertencem sempre aos respetivos comandantes.

Com as autoridades competentes embarcadas nos NRP que vigiam as águas no âmbito da sua missão de defesa militar podem reduzir-se os meios policiais. A Armada já disponibiliza NRP para operações da PJ (Andrade, 2008; PJ, 2003a) e para ações de

fiscalização das pescas marítimas (por exemplo, no âmbito da *NAFO*) ou controlo da imigração irregular (por exemplo, no âmbito da agência *Frontex* da UE) sem acumular com missões de defesa nacional; trata-se só de empregar plataformas que existem, e têm de existir, sempre que aqueles serviços não tenham missões ou dimensão que justifique terem as suas plataformas. Se os NRP empregues nestas missões não exercerem a sua missão primária, e esta os requerer, terão de abandonar a secundária, desguarnecendo-a; este custo, real, só será irrelevante em período de baixas ameaças à soberania ou de excesso de recursos face às necessidades e é conhecido (BCM-AHM,1992j; Ramalho, 2019: 255).

Simetricamente, a vigilância por FSS pode servir a defesa nacional. Se as missões de cada FSS não forem prejudicadas, há uma produção conjunta das funções militar e civil, e há economias de gama face à produção em separado das duas funções (Pugh, 1996: 126).

VII.4 CONSEQUÊNCIAS PRÁTICAS

Alguns casos concretos revelam como as disfunções jurídicas e as posições da Armada geram, no mínimo, confusão. O CEMA mandou uma fragata para colaborar nas operações de proteção civil após as enxurradas e aluimentos em 20-Fev-2010 na Ilha da Madeira. Embora afirmasse que a AMN era parte da Marinha (Gomes, 2009) e patrocinasse o uso da expressão “Marinha/AMN”, optou então por se assumir como AMN, autónomo da Armada. A fragata estava integrada no Sistema de Forças Nacional e, por isso, sob a autoridade do CEMGFA. É duvidoso que o CEMA tenha competência legal própria para atribuir missões a navios integrados no Sistema de Forças Nacional, por muito meritórias que sejam¹⁶⁶. Além disso, colocam-se questões de disciplina e de exemplo para os militares. O segredo militar prevaleceu e o problema não foi divulgado.

Outro caso, foi o uso da força por uma lancha da Armada contra outra da PM, no Algarve em 2010, por não se terem reconhecido mutuamente de noite; a lancha da Armada efetuava fiscalização de pescas marítimas, atividade que não lhe está atribuída pela CRP (DN, 2010). Também neste caso, há disfunções jurídicas que criam ambiguidades, com desperdício

¹⁶⁶ Não cabe aqui explicar os factos, nem avaliar a situação, nem analisar os diálogos ocorridos entre o CEMGFA e o CEMA, nem referir todos os documentos que trataram desta matéria; mas importa notar que o CEMA terá elaborado um memorando com carácter “confidencial-pessoal”, sem data nem assinatura, sem destinatário expresso, escrito na primeira pessoa, justificando as suas decisões, como AMN, apoiando-se em dois textos em anexo, sem assinatura nem restrições de divulgação (embora um com a data de “22FEV2010”, dois dias após os eventos) que parecem visar ser pareceres jurídicos, que concluem da legitimidade das decisões da AMN, explorando as acima referidas ambiguidades e disfunções jurídicas.

de recursos e risco de vidas humanas.

Noutro caso, uma operação de combate ao tráfico de droga na zona de Odemira, havia militares da Armada numa ação que se iniciou no mar e se prolongou para terra, e morreu um indivíduo em terra (Lusa, 2012). O emprego de militares da Armada em operações da PJ tem-se abrigado em protocolos entre a PJ e a Armada (PJ, 2003a, 2003b); mas não está claro qual é a responsabilidade individual dos militares quando as coisas não corram bem. O militar envolvido numa situação dessas acreditará que, por estar a cumprir ordens do chefe legítimo, não incorre em responsabilidade pessoal.

Há ainda diversos casos em que os cidadãos se queixam dos abusos e incompetência da Armada, com também escassa cobertura mediática (Faria, 2010; Freire, 2012d, 2012e; Jornal das Caldas, 2012; Oliveira, 2007; Rato, 2018).

As disfunções apontadas neste capítulo e nas auditorias da IGF e da IGDN podem resultar de opções políticas, de desleixo no processo legislativo (o qual também pode advir da opção política de não contrariar alguns atores) ou de práticas obsoletas por corrigir (como alterar decretos por despacho ministerial ou do CEMA¹⁶⁷). A Armada não é a única associada a disfunções (Mozzicafreddo, 2001: 11-18); as causas serão culturais:

“Somos, por velha pecha, irregulares na acção e refractários ao método” (Caetano, 1950: 25)

“De facto, o Português tem um forte sentimento de individualismo, que se não deve confundir com o de personalidade. Enquanto a personalidade anglo-saxónica ou germânica não colide geralmente com os interesses sociais e só preza a sua liberdade íntima, o Português, da mesma maneira que o Espanhol, tem uma forte ânsia de liberdade individual, que muitas vezes é anti-social. A tendência a opor-se a tudo que se lhe não apresente com carácter humano obriga-o a lutar contra as leis ou organizações gerais.” (Dias, 1990: 154)

“[...] em Portugal, [...], estas [leis] não são executadas nem por aqueles que têm direito de mandar, nem por os que tem obrigação de obedecer.” (Dias, 1990: 228)

As disfunções identificadas tornam mais difícil perceber esta política pública e causam confusão e incerteza nos cidadãos-administrados e nos cidadãos que aplicam a lei. Dispondo do poder que decorre da aplicação corrente da lei (Weber, 1978: 1393), a Armada é o único ator que beneficia desta situação, porque aumenta o seu poder e a sua autonomia, porque ante a confusão, a dispersão e a complexidade normativa pode reclamar um conhecimento único e privilegiado do espírito do legislador e até da letra da lei.

O estudo profundo das disfunções concretizadas nos exemplos referidos, alguns muito

¹⁶⁷ Uma prática que vinha do século XIX e continuou no Estado Novo, com autorização legal (Pereira, 1994: 16)

complexos, fica fora do âmbito desta tese; mas o estudo é necessário e deve ser público, pelo dever jurídico e ético da transparência e pelo dever de os servidores do Estado, no EDD, justificarem o que fazem aos cidadãos que servem (Fernandes, 2015). Divulgar serve ainda para registar os factos e para identificar disfunções ou falhas, que, uma vez corrigidas, se tornam em lições aprendidas e que permitem melhorar a política pública. Mesmo sem estudos profundos, este capítulo mostra que a política pública de Autoridade Marítima serve mais a Armada do que o cidadão; e não funciona bem.

VII.5 ANÁLISE GLOBAL

VII.5.1 Validade dos argumentos

Só se podem obter poupanças por economias de escala onde as funções são iguais e repetidas localmente; a própria Armada disse-o em 1952 (CRA, 1952b: 330). Mas as funções da Armada são distintas das da PM e da DGAM e a Armada admitiu-o (BCM-AHM, 1992j). As diferenças estão no âmago da democracia, vêm do século XIX e traduzem-se em pessoal e meios com distintas doutrinas e modos de atuação, formação e práticas, como já foi atrás explicado.

Além disso, os meios da Armada (navios combatentes sofisticados e com guarnições grandes e treinadas para a guerra no mar) são onerosos para a DGAM e a PM, a GNR, ou uma guarda costeira. E os meios adequados para todas estas (pequenos navios, com pequenas guarnições, treinadas para *SAR*, proteção do ambiente marinho e polícia) servem mal às missões militares navais. A Armada pode e deve vigiar os espaços marítimos, mas há uma parte da vigilância e toda a fiscalização que têm de estar a cargo de autoridades policiais, por especialização e imperativo constitucional. Por isso, os recursos que o Estado atribui à Armada e que esta administra para executar tarefas de Autoridade Marítima, podem ser transferidos para a DGAM, a PM, a GNR ou uma guarda costeira sem aumento de despesa pública: o que vier a crescer nas últimas reduz-se na Armada.

As economias de escala permitem poupanças entre a DGAM e a PM, e a Armada, quando se adquiram bens e serviços iguais e em maior quantidade do que em separado, como bens e serviços homogéneos (contínuos, como combustíveis ou lubrificantes; ou discretos, como viaturas pessoais, embarcações, mercadorias, e serviços de refeições e limpezas, material de secretaria e informática, manutenção de infraestruturas administrativas). Alguns podem adquirir-se por centrais de compras do Estado; nesse caso, as economias de escala não são específicas deste setor. E pode haver deseconomias de escala na coordenação, e em disfunções e erros de coordenação, cujos custos de correção crescem depressa; e pode haver

custos por perda de especificidade na uniformização.

Quanto a poupanças por economias de escala entre a DGAM e a PM, e outras FSS, é maior a expectativa de poupança no caso da GNR, na formação e no treino policiais, nas armas, nas fardas, nos centros de operações no litoral, nos sistemas de comunicações, nas viaturas táticas, e noutros. Exceto na formação, também nestes produtos se podem criar centrais de compras, já específicas do setor da segurança e com menores volumes de bens e serviços, mas ainda relevantes. O problema e os custos das deseconomias de escala mantêm-se como no exemplo anterior.

As economias de gama permitem poupanças entre a DGAM e a PM, e a Armada, no apoio logístico e na vigilância marítima; mas só quando haja produção conjunta, como quando pessoal das FSS embarca em NRP em patrulha e vigilância no mar. No caso do apoio logístico não é óbvio que haja muito a poupar, exceto em infraestruturas, suportes de bases de dados ou sistemas de distribuição de bens. As deseconomias de gama manifestam-se quando não há produção conjunta em concreto, e quando a produção de um bem ou serviço se faz em vez da produção de outro. Também são possíveis poupanças por economias de gama entre a DGAM e a PM, e outras FSS no apoio logístico e na vigilância. E as deseconomias de gama terão as mesmas causas em abstrato.

Para obter poupanças por economias de escala e de gama não é necessário que a DGAM e a PM sejam militarizadas ou dominadas pela Armada. Os exemplos dados mostram que a DGAM e a PM podem ser autónomas e ter protocolos de partilhas, como hoje ocorre entre a Armada e a PJ; mas isso envolve custos de coordenação e deseconomias. Se é difícil a coordenação entre serviços no mesmo ministério, é de esperar que seja mais difícil a cooperação entre serviços de vários ministérios; o que exige apertado e intrusivo controlo, que só pode realizar-se no plano político, e que tem custos. A subordinação à Armada pode reduzir em parte esses custos, mas à custa de secundarizar a DGAM e a PM, e do subdesenvolvimento desta política pública; o custo de oportunidade é o mais importante.

VII.5.2 Autonomia na formulação e na concretização da política pública

A formulação das políticas públicas pelos quadros administrativos (burocratas públicos) facilita enviesamentos e disfunções (Matland, 1995: 147-148), várias acima identificadas:

“[...] o predomínio da lógica da organização (isto é, do suporte material da instituição) sobre a lógica da ideia que preside à instituição; [...]” (Machado, 1999: 323)

Dar espaço na formulação a quem vai concretizar uma política permite incorporar o saber e a experiência da ação concreta, que a abordagem diretiva (*top down*) dificilmente agarra. E ajuda a compensar as fragilidades de alguns projetos políticos. Mas isso não implica

que se entregue a concretização sem controlo político aos quadros administrativos, por não ser matéria política e “serem pormenores”. De facto, a concretização não é independente da formulação (Pressman e Wildavsky, 1984: 143) e “o diabo está nos pormenores e na implementação” (Plowden, 1994: 75). Sem orientações claras e com fraco controlo político, o processo pode ser enviesado pelos interesses (pessoais, setoriais, corporativos) dos que a vão concretizar, e sobrepor-se ao interesse público e aos fins políticos visados.

Os oficiais da Armada decidem e controlam em larga medida a política pública, e já se mostrou que o fazem por visarem, pelo menos, não perder autonomia e benefícios em relação ao que já tinham no Estado Novo, ou que alcançaram entretanto – tal como ocorreu em Espanha¹⁶⁸ (Serra, 2010: 43).

VII.5.3 Benefícios, autonomia e sinergias

Dois autores definiram as condições para se poderem extrair poupanças da atuação das FA fora do âmbito militar:

“Martens Ferrão – Eu não creio que a disciplina do Exército possa ser eficaz, que possa haver Exército bem organizado, enquanto ele fizer propriamente a polícia do País. Prefiro ter um Exército menos numeroso do que a cifra nominal do nosso, mas quero um Exército não disseminado todo ele em pequenos destacamentos, sem os seus quadros efetivos, e sem organização e a disciplina necessária; sem poder ter o necessário exercício militar, [...]. Daqui resulta não haver Polícia nem Exército [...] e que a segurança não é uma realidade” (DCD, 1862: 1644)

“a) – Que as atividades de fomento marítimo serão atendidas tão bem ou melhor do que se estivessem entregues a serviços civis.

b) – Que a preparação militar do conjunto naval não será sensivelmente afetada.

c) – Que a economia que a mencionada orgânica representa para o Estado será justamente aplicada no engrandecimento do Poder Naval.

As atuais limitações no nosso Poder Naval não são imutáveis no futuro nem desanimadoras no presente” (Crespo, 1955: 277)

Nenhum defensor da “narrativa das poupanças” provou que estas condições se cumpriam com a Armada a DGAM e a PM militarizadas. Haverá poupanças com estas partilhas; mas estão por avaliar. E haverá poupanças na partilha com outros serviços, que quem defende as partilhas com a Armada nunca referiu nem parece admitir.

Quando a FAP foi criada e a Armada perdeu a Aviação Naval em 1952, a Armada desvalorizou a concentração de meios, as sinergias e as poupanças daí resultantes e defendeu

¹⁶⁸ “Clarity and simplicity must be the aim in changes to legislation. [...] For autonomy [of the military] to prosper, it only requires ambiguous laws in the pertinent areas. Ambiguity or possible different interpretations always favour bodies with corporate defence strategies and never the interests of the citizenry.” (Serra, 2010: 241).

as “especificidades” (Valença, 1977: 70; Telo, 1999: 473-477; Freire, 2003: 152):

“[...] a economia de forças é um princípio velho [...]. Ele só devia, porém, ser invocado neste caso, se se tratasse de forças preparadas com o mesmo objectivo e intermutáveis na sua aplicação. Pretender alargá-lo a forças especializadas, em missões diferentes daquelas para que foram preparadas, é transformar a economia num evidente desperdício.” (CRA, 1952b: 330)

A argumentação da Armada em 1952 opõe-se à posição sobre a Autoridade Marítima:

“A necessidade da Aviação Naval [Autoridade Marítima] é criada pela natureza do serviço a desempenhar e não pelo tipo de plataforma de onde é lançada.” (Noronha, 1952: 307)

Um ator político interpretou assim a posição da Armada à data:

“Logo se vê que ao lado de argumentos sérios e sentidas convicções se vive um momento emocional na defesa de uma posição que carinhosamente criaram e a que deram vida e do seio da qual se projectou para a história universal da aviação o nome de Portugal, com o feito glorioso de Gago Coutinho e Sacadura Cabral.” (ANac, 1952b: 535)

As “especificidades” foram preferidas à “narrativa das poupanças” de novo com a aquisição dos helicópteros Lynx e a recriação da aviação naval (1992); a Armada defendeu que seriam “helicópteros orgânicos”, isto é, um “subsistema dos sistemas de armas e sensores das FFAH’s da classe ‘Vasco da Gama’”, pelo que deviam ser integrados na Armada e não na FAP (e assim ocorreu). O CEMGFA à data da decisão de aquisição contestou vigorosamente a opção, e notou a dualidade de critérios da Armada entre o SAM e os helicópteros. Previa-se que os helicópteros não operassem nos navios mais de 1/3 da sua vida, poderiam realizar operações desde terra e a sua base estaria instalada dentro de uma unidade militar da FAP (Base Aérea do Montijo) (BCM-AHM, 1989). Mais tarde, já a Armada tinha os seus, e numa argumentação análoga à da Armada face ao SAM, um CEM da FAP defendeu que era mais caro para o país que o Exército tivesse os seus helicópteros próprios (Dias, 1993).

Com mais significado político do que económico, a Armada voltou a defender “especificidades” para se opor, com êxito, à subordinação ao MDN, tentada por Salazar em 1934 (Salazar, 1934: 7) e em 1940 (Matos, 2004: 158) e por Caetano em 1969 (Caetano, 1976: 163); conseguiu manter o Ministério da Marinha e o domínio por oficiais da Armada de todo o setor até 1974. A Armada opôs-se a “derivadas integracionistas” (Freire, 2007b, 2010a, 2010b, 2010c, 2010e) e tem privilegiado as “especificidades” sobre a “narrativa das poupanças” quanto à concentração de serviços de saúde e de ensino militares (na agenda desde 1976), e do IH com o Instituto Geográfico do Exército¹⁶⁹ (IGE).

¹⁶⁹ Além de CEMA (10-Dez-2016 a 01-Mar-2018), DGAM e CG-PM (04-Abr-2015 a 09-Dez-2016), e Sub-

O “programa Costa Segura” é outro exemplo atual. Aparentemente, é um sistema de informação portuário, baseado em radar, rádio e câmara ótica, distribuído por 28 pontos da costa para “apoiar os capitães dos portos”, e a PM, e a Armada, no âmbito do salvamento marítimo e da segurança da navegação; é assim que o gabinete do CEMA o tem apresentado¹⁷⁰ (AMN, 2016a, 2016b, 2019; Açoriano Oriental, 2016; Freire, 2016c, 2019b; MDN, 2016, 2017a, 2017b, 2019b). Mas não se sabe: não se encontram no domínio público documentos formais relativos ao sistema (estudos do problema, a decisão política, o programa de despesas e a autorização de despesas¹⁷¹); parece que os requisitos e a construção do sistema se realizou por pessoal da DF (Lourenço, 2018). Mas o que aqui importa é a duplicação face aos sistemas de controlo marítimo existentes, o Sistema de Controlo de Navios (VTS) e o SIVICC. Mesmo admitindo que o “Costa Segura” melhora o conhecimento situacional marítimo em vários pontos da costa, não se sabe porque também foi instalado naqueles cobertos pelos SIVICC e VTS, criando duplicação e desperdícios; nem como foi adotado sem que os ministérios com competências na matéria conheçam a sua configuração; e, pior, como existe sem estar ligado aos VTS e ao SIVICC (Freire, 2019b). Pode ser que a Armada tenha usado DCCR para criar o “Costa Segura”, como sistema seu, e o MDN aderiu a ele depois (poderá dar “boa imprensa”); a estrutura hierárquica da DGAM e a dependência que os oficiais da DGAM e da PM sentem face ao CEMA criam condições para que este chefe militar controle o “Costa Segura”, e a informação que ele disponibiliza. De novo, é a autonomia da Armada, e não poupanças ou sinergias, que parecem determinar a sua conduta¹⁷².

No sistema de formação para a DGAM e a PM, os militares da Armada têm de frequentar um curso de aperfeiçoamento de quase um ano para três naqueles serviços, revelando que não basta saber de vento, ondas, navios e armas; só este facto já põe em causa o argumento profissional. Além disso, a proporção (1 para 3) é raríssima em qualquer organização e onerosa (Martinho, 2017a: 41; 2017b:127). As “especificidades” foram preferidas à “narrativa das poupanças”, de novo, na opção dos dirigentes da PM e da DGAM,

CEMA, o atual CEMGFA foi diretor-geral do IH de Jan-2013 a Jun-2014 (período nuclear da formulação da Reforma “Defesa 2020”) em que a fusão foi agendada pelo XIX Governo e abandonada.

¹⁷⁰ A primeira referência pública encontrada foi um anúncio no mural da AMN (AMN, 2016), mas o despacho do CEMA n°02/15 estabeleceu que a comunicação externa da AMN é dirigida pelo gabinete do CEMA.

¹⁷¹ O autor pediu informações sobre o “Costa Segura” ao MDN, através do portal do Governo, em 01-Fev-2018, e renovou o pedido em 27-Mai-2018, em 12-Nov-2018 e em 24-Mai-2019, pela mesma via, e não obteve qualquer resposta (outros pedidos de informação pela mesma via obtiveram resposta).

¹⁷² Por certo com outras formas, a ambição de autonomia parece ser comum ao Exército (Ramalho, 2019: 255).

oficiais da Armada, em não explorar economias de escala e de gama, por partilhas entre a PM, a DGAM e as demais FSS.

Também é de realçar que, no discurso dos defensores das “sinergias” com a Armada, nunca se considera a criação dum centro conjunto marítimo e aéreo de *SAR*, como têm a Noruega e a Dinamarca modelos citados pelos defensores das “sinergias” e das partilhas com a Armada (Gomes, 2014a), quando a maioria das operações *SAR* (exceto em terra) envolvem meios aéreos e marítimos. E também não levam a defesa da unidade de comando à subordinação desses centros conjuntos (*JRCC*) ao *chief of defence*, o mais alto comandante militar e que tem poder de direção sobre os exércitos da Dinamarca e da Noruega (equivalente ao CEMGFA, em Portugal).

As numerosas condecorações com a medalha naval de Vasco da Gama, que o CEMA concedeu também sugerem que a Armada, e o seu comandante em concreto, ao longo de décadas, consideram ter competências ministeriais, e não só administrativas. Ou seja, que tinham mais competências do que as que a CRP e a lei lhes atribuem. Mais do que a ambição de autonomia, estas condecorações revelam a prática da autonomia que o CEMA se atribui a si próprio e que os órgãos de soberania toleram.

Há ainda a referir o incómodo do CEMA com a lei orgânica do Ministério do Mar (DL 154/92), pelas alegadas sobreposições de atribuições entre o novo ministério e o SAM (BCM-AHM, 1992b). Ou, com muito mais alcance, a doutrina da “Marinha de duplo uso”, sem base legal e em desconformidade com a CRP, que visou instalar o CNCM em infraestruturas da Armada, e dirigi-lo na prática (Marinha, 2012e); ou a tomada da presidência do *ECGFF*. Ou ainda a iniciativa do CEMA de criar um decreto-lei para atribuir competências de fiscalização no mar aos comandantes de NRP, anteprojeto que chegou a ter um nome, o “DL 234/2017”, que o MDN reconheceu existir (MDN, 2018).

Por fim, as posições da Armada contra a UCC-GNR, além da concorrência no “seu” setor, algo a que as burocracias públicas tipicamente se opõem (Wilson, 1989: 189), refletem a sensação de perda de autonomia e a conseqüente retração, que a Armada procura contrariar.

Todos estes atos revelam o empenho dos oficiais da Armada, e sobretudo do CEMA, em assumir a direção e o controlo das organizações e das políticas relacionadas com o mar, para lá do que compete por lei ao exército do mar. Não parecem ser posições que tragam benefícios materiais; apenas poder, autonomia e boa imagem pública.

O caso das taxas aplicadas aos utentes e que dão origem aos benefícios de que usufrui o pessoal na DGAM e na PM (muito maiores para o capitão de porto do que para o restante pessoal) é subtil, e revelador. Não se conhecem exemplos de redução de taxas, só de aumento.

As taxas são fixadas por diplomas do MDN, sem intervenção do Ministério das Finanças. E os oficiais que servem na DGAM intervêm decisivamente na formulação das referidas portarias e nos montantes das taxas. Também não há notícia de a Armada, ou algum oficial, propor que o despacho do MDN que fixa a distribuição entre os serviços e o pessoal reduza a parte que é atribuída ao pessoal, para aumentar as despesas de capital dos serviços ou reduzir as taxas pagas pelos utentes. Se o mar é um desígnio nacional, como a Armada pugna, e se não coloca os benefícios do pessoal acima desse desígnio, seria de esperar que baixasse os custos do uso do mar ao mínimo indispensável para cobrir os custos adicionais e o investimento. Mas a Armada ganha autonomia com o ODCCR e aplica-o em fins que servem antes de mais a Armada e o seu pessoal.

Por fim, se poupar é o critério prioritário e decisivo, então Portugal devia integrar-se na Espanha, para poupar em órgãos políticos, infraestruturas, etc. Se não abdica, e aceita uma despesa adicional, isso significa que valoriza mais a independência e autonomia nacionais do que uma eventual despesa adicional. Mas não se conhece nenhum oficial da Armada, nem outro português, que defenda que o critério das poupanças se sobrepõe à independência nacional. Desde a criação das polícias, o critério filosófico e político superou quase sempre eventuais poupanças de ter as FA a fazer de polícia; até no Estado Novo, apesar de a GNR e a PSP serem dirigidas por oficiais do Exército, e a DGM por oficiais da Armada, as FA só muito raramente intervieram na segurança interna. Mais do que poupar, importa aproveitar bem os recursos, pelo cumprimento adequado de uma função.

O modelo do regime corporativo nas comunidades costeiras, assente nas Casas dos Pescadores, dirigidas pelas autoridades marítimas (capitães dos portos e delegados marítimos), a analisar adiante, servia um papel de controlo social e político dessas comunidades, e encontrou terreno fértil, por já vir de longe a subordinação dos marítimos e dos pescadores aos capitães dos portos. As perdas de poder e de autonomia que acarreta o fim deste modelo podem pesar, embora subliminarmente, nos argumentos profissional e histórico usados pela Armada, para se opor à desmilitarização da Autoridade Marítima.

Em suma, a Armada invoca a “narrativa das poupanças” ou as “especificidades” (genéricas, sem demonstração objetiva) para preservar ou aumentar a sua autonomia e o seu perímetro de poder, e a manutenção de benefícios (materiais ou imateriais) do seu pessoal, e vem atuando assim há décadas (Ferreira, 1992: 256); algo que já se passou nos EUA (Wilson, 1989: 186) e em Espanha (Busquets, 1996: 287; Serra, 2010: 104). Esta dualidade de critérios está por estudar. A Armada colocou a matéria na linguagem e não nos factos; escolheu argumentos persuasivos para atores mediáticos, políticos e leigos, evita os factos (March e

Olsen, 1989: 49 e 91-92) e ignora as desconformidades com a CRP. Fez da “narrativa das poupanças” uma norma cultural, um pré-conceito, que guia a maioria daqueles atores na abordagem dos temas da Autoridade Marítima, e que assim se interiorizou. Está no início de um percurso analítico que poucas vezes passa da norma cultural para os passos técnicos de validação, como a análise de custos-benefícios (Crozier e Erhard Friedberg, 1977: 205).

VII.5.4 Gestão da informação interna

Há um problema de acesso à informação, típico das burocracias públicas (Halperin, 1971: 84; Niskanen, 2008: 195), agravado pela classificação de segurança militar. A Armada controla a informação da DGAM e da PM (despacho do CEMA 02/15) e poucos factos delas revela, incluindo sobre como funcionam, ou como funciona o sistema “Costa Segura”. Alguns factos chegados aos *media*, como os disparos duma lancha da Armada contra uma lancha da PM em 27-Jan-2010 (Público, 2010) e a morte de um alegado traficante por, ao que se disse, um fuzileiro (DN, 2012), só se destacam por terem chegado aos *media*; mas ficaram por divulgar as investigações e as conclusões; e quiçá mais ocorrências. Mesmo admitindo espaço para a necessária reserva das investigações judiciais, não se vê pressão mediática ou política para divulgar os factos, a que os cidadãos e os contribuintes devem poder aceder num EDD.

VII.5.5 Autonomia e a Constituição

É fundamental realçar que os militares juram “guardar e fazer guardar a Constituição e as leis da República” (art.7º do decreto-lei nº90/2015). Mas os militares que defendem a militarização da Autoridade Marítima pela Armada não colocam a CRP como pressuposto da sua análise e da sua posição. A Armada e muitos oficiais conhecem a CRP e a lei (Silva, 1990: 3; Duarte e Faria, 1997; Alves, 2018a; Lopes, 2018b); mas vários desvalorizam-nas:

- Um ex-CEMGFA disse na AR:
“[...] eu li uma vez a Constituição e foi de través [...]” (Araújo, 2014: 06’30”)
- Um ex-CEMA foi citado e não desmentiu:
“[...] a lei não interessa aqui. Vários presidentes da República e governos conviveram com ela nestes anos e não suscitaram dúvidas. O que importa é o modelo de duplo uso” (Freire, 2014)
O silêncio dos órgãos de soberania face a estas afirmações parece dar cobertura pública, o que conforta a Armada. Mas esse silêncio também revela que aqueles órgãos não as subscrevem.
- Um ex-Vice-CEMA afirmou:
“[...] os leigos na matéria, tal como o signatário, não devem tentar interpretar as disposições constitucionais, pois arriscam-se a cair nas asneiras típicas dos ignorantes” (Cajarabille, 2013: 2)

Mas os oficiais da Armada, leigos como o autor da citação, têm de interpretar para aplicar as normas jurídicas, e dada a hierarquia destas normas, devem começar pela CRP. Mais adiante, este autor defendeu a revisão da CRP, se ela como está impede as poupanças que ele alega (Cajarabille, 2013: 8-9).

- Aquele ex-CEMA revelou que a Armada pouco faz de defesa militar:
“[...] o dia a dia por exemplo da Marinha é a fiscalização da pesca, a repressão do contrabando, a busca e salvamento [...]” (Gomes, 2014b: 37’15”)
Mas se a função militar é secundária, então não devem ser oficiais da Armada a dirigir, pois a sua razão de ser são as missões militares (art.24º da LDN-2014 e art.2º da LOMAR-2014)
- O CEMA em funções (2019) afirmou que:
“[...] na Marinha é possível atuar no mar, em terra e no ar, onde e quando necessário, salvando vidas, protegendo os nossos recursos, investigando o oceano e, se requerido, combatendo por Portugal!” (Calado, 2019)
De novo, a própria Armada diz que a função militar constitucional é secundária na sua atividade; sugere assim que são as atividades civis que a legitimam. Parece que no Exército estão claras as suas missões e prioridades (Ramalho, 2019: 35-36 e 43).

É possível que os militares jurem cumprir a CRP, e a cumpram bem, sem acreditar nela; mas sem interiorizarem o espírito e a letra das normas constitucionais e legais é difícil que o Estado funcione bem. Não é fácil explicar por que razão os órgãos de soberania nomeiam para chefes militares quem discorda da CRP ou não a valoriza (a opacidade da seleção dos CEM não ajuda); tanto mais, quanto a CRP é fundamental no que diz respeito às atribuições da Autoridade Marítima.

A fiscalização penetra a esfera privada dos cidadãos e impõe-lhes custos (medidas cautelares, e processos e sanções administrativas e judiciais), os quais visam dissuadir a prática de ilícitos. Aqueles custos resultam da aplicação da lei; se ela for mal aplicada, o infrator pode conseguir anular a sanção e o Estado pode ter de o indemnizar; são custos evitáveis se os servidores do Estado forem rigorosos a cumprir a CRP e a lei. Ou seja, é crucial que quem vigia e quem exerce a fiscalização seja legalmente competente e exerça as competências corretamente; se não, pode vir a impor custos aos cidadãos, e ao Estado, esvaziando quaisquer poupanças da acumulação de funções.

Alguns atores menosprezam as subtilezas da CRP e da lei, que permitem o emprego das FA na segurança interna, sob determinadas condições (o ilícito teve de ser previamente detetado) e segundo mecanismos (apoio às autoridades competentes, a seu pedido) previstos na lei, e definidos pelos órgãos de soberania, mas que excluem a posição de domínio das FA,

e da Armada em particular. Aplica-se o mesmo, com as devidas adaptações à proteção civil, como noutros Estados. De facto, a Armada apoia as operações da PJ no mar (Andrade, 2008; PJ, 2003a), apoia as operações de outras autoridades, como a ASAE e a Autoridade Nacional da Pesca na Terra Nova (Marinha, 2017c, 2017d, 2019a) e admitiu recentemente passar a apoiar a PM (Freire, 2017a; diretiva CN 01/19); mas não parece querer apoiar a GNR, embora coopere com ela no *ECGFF*.

VII.5.6 Autoridade administrativa com poder político

A subordinação da DGAM e da PM ao CEMA tem várias dimensões. Desde logo, há a escassez de recursos. Com congestionamentos e restrições de despesas das FA, o CEMA está vinculado por lei a preferir a sua missão (militar) à PM e à DGAM; não chegando os recursos (por exemplo, pessoal) para tudo, mesmo com DCCR, as funções degradam-se; incorrem-se custos identificáveis, mas difíceis de quantificar. A opção política pode não preferir a função militar, mas o CEMA está a esta vinculado; por mais que aprecie a Autoridade Marítima, ele é nomeado pelo PR como CEM; o problema é antigo (Público, 2018, 2019). O CEMA é um órgão administrativo; não tem legitimidade democrática, na CRP ou na lei para tomar decisões políticas de rateio de recursos entre políticas públicas (e mais, de soberania). Ao deixarem ao CEMA tais decisões, os órgãos de soberania eleitos desvalorizam a sua função política. Mesmo ardentes democratas fecham os olhos a decisões antidemocráticas que lhes agradam (Jouvenel, 1957: 4); ou então não lhes interessam, o que tem riscos:

“[...] quando os políticos permanecem indiferentes aos problemas da instituição militar e, por extensão, aos da própria Defesa, os militares são tentados a influenciar ou até a exercer o Poder, de forma mais subtil, mesmo sem recorrer à intervenção armada, [...]” (Nogueira, 1995: 71)

Haverá quem ache que a Armada não serve para reprimir movimentos populares de contestação, ao invés da GNR, dirigida por oficiais do Exército e presente em todo o território nacional (Martins, 2002); essa ideia não se cinge a Portugal (Mills, 1956: 175; Vagts, 1959: 329; Oehling, 1967: 49). Mas a experiência da I República (1910-1926), na qual a Armada interveio intensamente na vida política¹⁷³, e a sua presença em toda a costa e no DPM, o controlo que exerce no âmbito dos registos patrimoniais e profissionais do pessoal do mar e as suas capacidades anfíbias recomendarão prudência e que não sejam desvalorizadas as suas capacidades no âmbito político (Matos, 2008: 36 e 94-95).

¹⁷³ Constituiu uma das razões principais para o ministro Pereira da Silva (1923-1926) ter criado a base de Vila Franca de Xira, para onde deslocou muito pessoal da Armada, afastando-o da turbulência política da capital (Oliveira, 1968: 68-69).

Outra dimensão refere-se diretamente aos cidadãos. Que têm os cidadãos que vivem do mar ou nele operam, para não lhes serem aplicáveis as normas constitucionais que afastam as FA da segurança interna? O que justifica que militares, até armados, possam interpelar cidadãos no mar e em terra não?

E há a própria autonomia. Como enquadrar no EDD um serviço público, como um exército, com pensamento próprio, distinto do espírito da lei e da sua aplicação? A Armada expressou e defendeu interesses próprios, por exemplo, em manter o exclusivo da fiscalização das pescas marítimas ou em dirigir o SAM. Os governos resultam da escolha do povo; à AP cabe executar as políticas; é a lógica legal-democrática (Weber, 1978: 37; Machado, 1999: 266). Depois, os governos têm uma visão global e multissetorial das matérias; cada órgão e serviço público conhece o seu setor, e é difícil que domine o que está fora do seu perímetro (é a lógica da divisão do trabalho, concretizada na fragmentação organizacional, que o determina). Se um serviço público impõe o seu particularismo institucional, à margem da CRP e da lei, fá-lo sem legitimidade democrática, nem legal; invocará uma legitimidade de exercício, mas não a democrática, a que vale no EDD (Mozzicafreddo, 2001: 16-17). Os servidores do Estado são cidadãos e eleitores; mas isso não basta para poderem interpretar o sentir popular e atuarem à margem das normas da CRP, da lei ou dos órgãos de soberania. No EDD, só quem se submete às eleições tem fundamento para interpretar e representar o povo. Pode duvidar-se da legitimidade material dos dirigentes políticos eleitos; mas nenhum grupo, incluindo os oficiais das FA, tem mais legitimidade do que os eleitos (Weber, 1946: 225-226). Os políticos têm direito a enganar-se; mas os militares não têm direito a não obedecer, ou a substituir-se, aos políticos eleitos (Feaver, 2003: 6; Barany, 2012: 27).

VIII. ANÁLISE DOS DISCURSOS

O que dizem os atores relevantes sobre a Autoridade Marítima? São coerentes e consistentes? Como interpretar os respectivos discursos? Este capítulo procura responder a estas questões, com uma abordagem analítica, mas preferindo juízos caracterizadores aos avaliadores.

VIII.1 JUSTIFICAÇÃO DESTA ANÁLISE

O discurso é um elemento a considerar na análise das políticas públicas, em especial porque ele raramente é abstrato e tem efeitos concretos (Edelman, 1988: 8); a linguagem, nas suas várias formas e meios de comunicação (*media*), é instrumental e decisiva nas políticas públicas (Majone, 1989: 1).

Em geral, os atos falam mais alto do que as palavras. Mas há palavras que são atos elas mesmas, sobretudo no âmbito político, no qual o debate e as posições dos vários atores se manifestam em larga medida por palavras, expressas oralmente (por exemplo, por entrevistas ou discursos improvisados nas rádios e nas TV) ou por escrito (por exemplo, artigos de opinião, comunicações institucionais formais, peças de informação, entrevistas), em diversos meios (por exemplo, murais institucionais na *internet*, revistas, jornais, blogues e redes sociais) (Bainbridge et al, 2015: 195-196). Por vezes, tanto ou mais do que as palavras, importam os contextos, os ritmos e as entoações em que foram ditas (sobretudo se não se acompanham de um escrito), a linguagem empregue, os atores, o discurso passado, o meio e os fins; fatores que afetam e são afetados pelo discurso em análise (Johnstone, 2008: 2-10). A análise do discurso também deve tentar identificar os destinatários, ainda que eles sejam expressamente referidos; o discurso pode indicar uns destinatários e não outros, não indicar nenhuns, ou despistar uns indicando outros (Bainbridge et al, 2015: 195-212).

Em política, e nas políticas públicas, as palavras são atos políticos, porque têm um sentido ou um significado sobre a governação e o exercício do poder, são produzidas num contexto e visam alcançar um fim; todas as vertentes se influenciam mutuamente (Gee, 2011: 36). Por isso, em todas as políticas públicas tem de se analisar o discurso dos atores e as narrativas que oferecem¹⁷⁴ (Franzosi, 1998: 548).

Este capítulo analisa os discursos dos principais atores da Autoridade Marítima para entender esses atores e as suas posições, e a política pública. Tenta-se descobrir nos discursos

¹⁷⁴ Também a presente investigação deverá produzir uma tese, na forma de uma narrativa sobre a política pública de Autoridade Marítima: “*researchers are themselves narrators*” (Gabriel, 2015: 275).

o conteúdo e os fins da conduta dos atores, e a construção linguística para passarem a sua mensagem, tipicamente por meio de narrativas ou enredos, traduzindo metáforas da realidade (Parsons, 1995: 62-67; Hyvärinen, 2013: 26). Os conceitos principais não têm definições consensuais (Gabriel, 2015: 288), mas podem indicar-se os seus traços principais:

- A estória é a sucessão temporal e lógica (crono-lógica) de factos, os quais são os “átomos” de uma narrativa; uma sequência temporal de factos e uma relação lógica ou de causa-efeito entre eles são essenciais (Franzosi, 1998: 520-521). Esta relação é o enredo (*plot*) (Herman e Vervaeck, 2005: 11) e assenta bastante no senso-comum (Carranza, 2015: 58, 63). Os factos não são separáveis dos agentes neles envolvidos (Herman e Vervaeck, 2005: 52).
- A narrativa envolve algum tipo de mudança ou omissão perante uma necessidade de mudança (Prince, 1982: 182), e nela se misturam em proporções específicas de cada caso a descrição, a avaliação e a ação (a narrativa propriamente dita) (Franzosi, 2010: 19).
- As narrativas não são necessariamente representações objetivas ou imparciais, embora visem objetivar processos ou situações (Jaworski e Coupland, 2006: 26).

As narrativas também podem servir para garantir a longevidade e a disciplina numa organização, silenciando divergências e difundindo receios (Gabriel, 2015: 280). As narrativas em que a linguagem e a forma superam o conteúdo enquadram-se no discurso retórico (Franzosi, 2010: 49).

A presente investigação centra-se só na primeira camada – as posições formais dos atores, orais e escritas – que se afigura suficientemente representativa, para a tese a defender. É sobretudo escrito o discurso dos principais atores; mas há declarações orais, sobretudo no âmbito parlamentar, que são relevantes para a presente investigação e que a tese refere.

A análise dos discursos de cada ator abaixo desenvolvida não é exaustiva: não incide sobre todas as peças que cada um produziu, apesar de não haver (relativamente) muitas para analisar. Tratou-se de procurar o sentido essencial do discurso de cada ator (por vezes, confuso ou incoerente) relativamente à Autoridade Marítima; e depois, citar trechos representativos. Uma análise mais fina e exaustiva de todas as peças, podendo revelar aspetos novos, mas de pormenor, refletiria também e sobretudo questões circunstanciais de cada ator e momento, que se assume serem secundárias numa primeira abordagem.

Recorda-se que a 1ª Revisão Constitucional (1982) criou um problema de políticas públicas, sem espaço para interpretação, porque as normas constitucionais eram claras e correspondiam ao espírito do legislador (Amaral, 1983: 372, 1989: 659). Neste caso, o

discurso só teve o seu papel mais tarde, quando cada ator concluiu que o problema era uma ameaça ou uma oportunidade, e usou palavras para traduzir a sua posição e a sua evolução.

VIII.2 ARMADA

A análise do discurso da Armada é informativa. Dada a sua natureza hierárquica, os discursos dos seus dirigentes (oficiais-generais), na efetividade de serviço e fora dela, dispensam as análises dos discursos de outros atores (como sargentos, praças e oficiais mais modernos). Tal como se passou em 1952, pode haver oficiais-generais fora da efetividade de serviço que façam declarações públicas que o CEMA (ou o ministro da Marinha, em 1952) subscreve, mas que podem encurtar o seu tempo no poder se as fizer; por isso, são representativas as posições públicas de oficiais-generais em qualquer situação. E, de todos os oficiais-generais, merecem destaque as declarações do CEMA, que representa e comanda a Armada, e de oficiais que não estejam alinhados com as posições do CEMA, por isso mesmo.

Primeiro, empregar “Marinha” em vez da correta “Armada” revela o desejo do CEMA ser o herdeiro do ministro da Marinha, e que a linguagem é um instrumento para esse efeito:

“Tudo se passa como se, tendo perdido o seu ministério, a instituição se agarrasse agora ao que lhe restava – o conceito de Marinha – suficientemente amplo e ambíguo (preferível ao de Armada) para tentar manter a missão e o património histórico.”
(J.Freire, 2016: 42)

A iniciativa terá pouca eficácia entre quem conheça a matéria; mas será eficaz sobre os milhões que pouco sabem dos assuntos do mar. Mais subtil é o uso da expressão “autoridade marítima local”, referindo-se ao capitão de porto; há mais autoridades marítimas locais, como o comandante local da PM e os órgãos locais dos demais serviços (policiais, de saúde, portuários, etc) que integram o SAM; usada em conjunto com a AMN sugere a subordinação hierárquica de toda a Autoridade Marítima ao CEMA, a Autoridade Marítima Nacional.

Segundo, há pouco a registar no discurso oficial da Armada sobre a Autoridade Marítima até ao Livro Branco da Política Marítimo-Portuária (1997); só havia discurso interno, pragmático, de defesa dos interesses corporativos (Silva, 1990: 4; Horta, 1991). Antes do acórdão TC 308/90, a Armada já sabia que era inconstitucional o exercício pelas FA da autoridade do Estado nos assuntos do mar (Silva, 1990: 3). Mas só face ao agendamento por Fernando Nogueira, a Armada elaborou um discurso oficial, estruturado, para o exterior, alegando “sinergias” (Ponte, 1992); refinou uma ideia de 1892, retomada no Estado Novo (Crespo, 1955: 277; Silva, 1990: 4-6): o país entrega a Autoridade Marítima à Armada e poupa, pois os oficiais da Armada são quem mais sabe da matéria, há séculos, e usando os recursos da Armada poupam-se despesas com outros serviços; é a “narrativa das poupanças”.

Foi útil internamente, mas, como o “duplo uso” desde 2006, visou mormente audiências externas: imobilizar os opositores e mobilizar os apoiantes e os decisores políticos. Para isso, apropriou-se das palavras, definiu a agenda e enformou a realidade (Edelman, 1988: 21 e 104). Já se tinha substituído “Armada” por “Marinha” em 1982; e substituiu-se “civil” por “marítimo” a partir de 1990; por exemplo, o centro operacional da Armada, criado em 2008 como “Centro de Operações de Marinha” (CM, 2008; Marinha, 2008) passou a ser o “Centro de Operações Marítimas” (nº3 do art.35º da LOMAR-2009).

No limite, como as negociações de 1991 a 1995 revelam, a Armada aceitava que o SAM viesse a ser um sistema autónomo da Armada, mas teria sempre de depender do CEMA – colocando este numa posição análoga ao ministro da Marinha desde 1921 face à DGM/DGSFM e à Armada. E conseguiu.

Vários CEMA foram explícitos na defesa da Autoridade Marítima integrada na Armada; importa destacar as seguintes declarações de um CEMA, pela sua clareza e desconformidade com a CRP:

“[...] a Marinha dispõe de capacidades de grande valia operacional nos fuzileiros, nos mergulhadores e na polícia marítima. [...] pretendemos consolidar, na futura Lei Orgânica da Marinha, a inserção da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e do Comando-Geral da Polícia Marítima na estrutura operacional da Marinha, juntamente com o Comando Naval e o Instituto Hidrográfico.” (Gomes, 2009: 13-14; no mesmo sentido, Freire, 2012g; TVI24, 2016)

Outro CEMA afirmou que a Autoridade Marítima é “uma emanção da Marinha” (RTP, 2014). Os restantes desde 2005 abraçaram explicitamente o “duplo uso”, até 2016 (Marinha, 2011a, 2014a).

Mais oficiais publicaram textos de opinião, nos quais difundiram esta ideia com termos comuns (“sinergias”, “duplo uso”, “marítimo”) e preferiram sempre “Marinha” a “Armada” (Andrade, 2008: 20-25; Cajarabille, 2007, 2008, 2009a, 2010, 2013; Matias, 2010; Monteiro e Mourinha, 2010, 2011; Monteiro, 2012; Ribeiro, 2008a, 2008b, 2011a, 2011b; Rodrigues, 2011a, 2011b, 2015, 2017a, 2018a).

O discurso oficial encadeava vagamente os argumentos até aos artigos de Monteiro e Mourinha (2010, 2011, 2012); estes densificaram as ideias, e criaram uma narrativa, com enredo e uma dinâmica:

- Há factos e uma sequência temporal (história): entrega-se a Autoridade Marítima à Armada.
- Define uma relação de causa-efeito: a atribuição da Autoridade Marítima à Armada permite explorar sinergias e traz ganhos ou poupanças ao país.

- A relação de causa-efeito confere um sentido, plausível para o senso comum: o país melhora com aquela atribuição.
- A relação inversa também confere um sentido, mas perverso, e plausível para o senso-comum: sem tal atribuição, o país teria “duas marinhas” (ou mais...) e desperdício, insustentável.
- Há atores que animam a narrativa: os atores políticos atribuem poder à Armada; os oficiais da Armada (sobretudo o CEMA) dirigem a Autoridade Marítima e trazem as poupanças ao país.
- A posição da Armada marginaliza os opositores, sobretudo internos, cuja eventual oposição só pode dever-se a fins obscuros ou deploráveis e confunde-se com traição; só por isso pode alguém defender uma opção que traga mais despesas e desperdício.
- Assume a defesa de uma posição (da Armada), mas não visa um debate.

Face às declarações públicas de vários CEMA e oficiais-generais, está clara a posição da Armada e um militar que dela divirja, ou que divulgue factos que não favoreçam a imagem da Armada, deve saber que vai perder com isso, algo bem conhecido nas organizações¹⁷⁵. A “noite sangreta” não é tema familiar na Armada; mas recentes processos judiciais envolvendo oficiais da Armada revelaram alguns incentivos negativos (punições), para manter os militares da Armada conformados e alinhados com as posições da Armada (Olson, 1965: 51; Margolis, 1982: 99). Tais incentivos têm sido fortes (Margolis, 1982: 50) e as (raras) exceções mostram que são eficazes.

Considerando os estudos que revelam que quem anda no mar, e as populações em geral, esperam da Armada antes de mais vigilância e proteção (Carrilho, 1995: 37-39) e das FA esperam socorro e proteção (Matos, Bacalhau, 2001: 47), não parece difícil conceber e concretizar um discurso que vise a legitimação social através destas tarefas e, de caminho, sirva os fins corporativos, como autonomia e a aquisição dos meios combatentes preferidos.

Com a “narrativa das poupanças”, a Armada visou transformar o problema em dois domínios: num, tentou só cumprir formalmente a CRP com o mínimo de perda da sua autonomia (e só quando foi a tal forçada); e noutra, visou transformar o problema do cidadão (constitucionalidade) num problema do contribuinte (despesas públicas). Ao alegar poupanças que nunca demonstrou, no contexto político e social português, a Armada inverteu o “ónus da

¹⁷⁵ “[...] *Law of Self-Serving Loyalty: All officials exhibit strong loyalty to the organization controlling their job security and promotion.*” (Downs, 1967: 211). Por esta razão, é muito frequente que os oficiais abaixo de oficial-general tendam a identificar-se com, e a defender, o seu exército (Dunleavy, 1991: 254).

prova” e colocou quem visa cumprir a CRP do “lado errado”, sugerindo que os discursos e o fim de quem se lhe opunha (cumprir a CRP) era absurdo para os contribuintes (Edelman, 1988: 12). Esta transformação não é desprecienda: numa situação na qual dificilmente recolhia apoios a Armada passou a recolhê-los nas opiniões pública e publicadas e atores políticos. Até 1997, nenhum ator contrariou em público a narrativa da Armada; mesmo a ASPPM discordou sem apresentar um contradiscurso até 2012. A narrativa da Armada assenta numa escolha criteriosa das palavras, evita provas, apela à confiança do destinatário (heroísmo e êxitos passados), tem implícito o tempo e dispensa o espaço; tem todos os elementos que constituem uma peça de retórica. Sem provas substantivas do conteúdo, a forma tem sido o elemento persuasivo decisivo da narrativa da Armada: há atores dispostos a aceitar a “narrativa das poupanças” pela credibilidade que a Armada lhes merecerá.

A Armada definiu as alternativas: ou o que ela defende, ou uma desgraça. Quem tem o poder de reduzir as alternativas a um par consegue conduzir à decisão que deseja (Mueller, 2003: 112). Definir as alternativas é o supremo instrumento de poder (Schattschneider, 1975: 66). Destaca-se que o poder deste exército assentou nas palavras e não nas armas.

A simplicidade e a consistência com a ideia corrente (um pré-conceito) de que a concentração de funções traz poupanças torna a narrativa persuasiva¹⁷⁶ – mas só se quem defende a narrativa não extrair benefícios da situação; se extrair, é possível que esteja a procurar mais benefícios ou a evitar perdê-los. As palavras são decisivas para o CEMA e para os oficiais da Armada em geral: só elas podem evitar a sua retração e a sua perda de autonomia, e a perda de benefícios individuais e corporativos dos oficiais. “Sinergias”, “faz bem feito” e “há séculos” têm conotação positiva e são consistentes com a mensagem que a Armada visa passar; mas sem factos a suportá-las, exigem um preconceito favorável e confiança na Armada. Com a matéria distante dos atores políticos e da vida da larga maioria da população¹⁷⁷, a linguagem sedutora e persuasiva tem sido necessária e suficiente para satisfazer audiências que pouco escrutinam¹⁷⁸.

¹⁷⁶ A persuasão é um elemento essencial da política, sobretudo em democracia (Margolis, 1982: 13).

¹⁷⁷ Estão em causa perto de cem mil pessoas ligadas ao mar, incluindo alguns milhares de marítimos e poucas dezenas de milhares de pescadores; além disso, as matérias do mar têm escassa cobertura mediática.

¹⁷⁸ “*Symbols, whether language or icons, that have no relevance to everyday lives, frustrations, and successes are meaningless and impotent.*” (Edelman, 1988: 8); “*It is not creativity that wins audiences [...], but rather telling people what they want to hear in a context that makes the message credible.*” (Edelman, 1988: 113); “*Virtuous words sustain the meaning and importance of virtue, even among sinners.*” (March, Olson e Olsen, 1983: 290).

Até que a *internet* se banalizou no final dos anos 1990s, o discurso oficial da Armada assentava quase todo nas comunicações do CEMA, em entrevistas ou eventos formais, e na Revista da Armada. Com a *internet* foi criado o portal da Marinha (www.marinha.pt) e após 2010 a divulgação de notas à imprensa e comunicados (os mais antigos já não são fáceis de obter). Em 2015 foi criado o portal da AMN (www.amn.pt), que também divulga informação oficial da DGAM e da PM. Este portal e o da Armada dependem do CEMA. Uma análise efetuada sobre as mensagens colocadas de 2010 a 2019 no primeiro portal revela alguns factos e mudanças relevantes no discurso oficial divulgado no mesmo:

- A maioria das peças incide sobre *SAR*, divulgando os principais factos relativos a ações de salvaguarda da vida humana no mar.
- Nunca há mensagens desfavoráveis à Armada; eventos desfavoráveis são omitidos ou só se referem factos com pouca ou nenhuma contextualização. Por vezes, o estilo é apologético.
- O discurso oficial começou a alterar-se em 2011:
 - Primeiro, deixou de referir a Marinha a propósito da PM (Marinha, 2011g).
 - A apresentação dos novos CEMA só referia este órgão; embora só se dirigissem à Armada (Marinha, 2011k), a partir de 2011 a AMN é referida no discurso do novo CEMA, mas não a Autoridade Marítima (Marinha, 2011a, 2014a).
 - A partir de 2012, passou a referir-se a comandos da PM ou a capitánias sem a menção prévia de “Marinha – Autoridade Marítima Nacional” (Marinha, 2012a, 2012g).
 - Em 2013, foi emitido o primeiro comunicado do CG-PM (Marinha, 2013b); e pela primeira vez, a Marinha e a AMN surgiram como serviços autónomos (Marinha, 2013c).
 - Em 2014, começou a ser empregue a expressão “Almirante Autoridade Marítima Nacional”, que só surgiu em dois diplomas legais de 2016 (Marinha, 2014b, 2014c).
 - Apesar destas mudanças, a Armada continuou a assumir que tinha competência para efetuar fiscalização (Marinha, 2012b, 2012f), ou que também era guarda costeira (Marinha, 2012c).
- A Marinha apagava a DGAM e absorvia explicitamente a AMN, no combate à poluição do mar e no *SAR* e, sobretudo, a PM, em ações policiais (entre muitos, Marinha, 2011b, 2011c, 2011d, 2011e, 2011j); chegou a afirmar que efetuou

detenções (Marinha, 2011f), e reforçou essa visão (Marinha, 2011h).

- Foi divulgada a posse do vice-almirante Álvaro Cunha Lopes como DGAM e CG-PM em 18-Fev-2011, mas não houve nenhuma peça relativa à sua (controversa) exoneração em 28-Jan-2015, nem à posse do seguinte DGAM e CG-PM, em 04-Mar-2015.

Sobre os factos listados, importa notar que não houve alterações legislativas no período de 2011 a 2015; só foi posto em vigor o DL 235/2012, que clarificou o enquadramento legal existente da AMN. A AMN existia desde 2002, a PM era autónoma da AMN e o CEMA era AMN, por inerência; por isso, as mudanças no discurso da Armada não se deveram a alterações na legislação. A causa pode estar no XIX Governo Constitucional (2011-2015); no vice-almirante Cunha Lopes, que foi CG-PM e DGAM em 2011-2015; ou no facto de ter sido em 2011-2014 que se registou o maior número de peças sobre a Autoridade Marítima nos *media* (mormente, no DN). A coincidência no tempo não quer dizer que haja relação de causa-efeito. Mas o facto de a reforma da defesa (2013-2014) ter deixado clara a autonomia da PM e da DGAM face à Armada sugere que o MDN fez sentir à Armada que devia alterar o seu discurso, tomando uma posição nesse sentido ainda em 2011 (Freire, 2011d).

As omissões são também relevantes no discurso oficial da Armada; destacam-se duas:

- A palavra “Armada” só é usada nas designações de órgãos e serviços (por exemplo, “Revista da Armada” ou “Estado-Maior da Armada”). Entretanto, o DL 37/2016 usa a expressão “Almirante Autoridade Marítima Nacional” e isso bastou para a Armada passar a usar esta expressão na sua comunicação externa e interna; mas a palavra “Armada” no DL 235/2012 já não leva o CEMA e os oficiais em geral a adotá-la.
- A ausência de referências aos fundamentos constitucionais das posições e atuação da Armada (Marinha, 2012f). Só dois autores referem a CRP nas suas posições públicas, e desvalorizam-na (Cajarabille, 2013; Rodrigues, 2015, 2018a); a um ex-CEMA são atribuídas declarações, não-desmentidas, que também desvalorizam a CRP (Freire, 2014), consistentes com outras que proferiu quando era CEMA (Gomes, 2009).

Já se mostrou que o discurso da Armada tem dualidade de critérios: adapta-se de modo a servir a autonomia ou contrariar a retração da Armada. O rasto documental de orientações e posições recentes do CEMA revela que a Armada tem sido eficaz naqueles fins, embora argumente que as decisões são políticas e não do CEMA. Pode haver documentos internos com linguagem mais explícita, que nem chegarão ao espaço público, por estarem sujeitos a classificação de segurança militar. O cuidado da linguagem desses documentos atesta também a importância da linguagem para os oficiais da Armada e que, por via do espírito de corpo, os

subordinados absorverão, junto com a “narrativa das poupanças”.

Importa ainda considerar as participações criminais apresentadas em 2015 e 2016 pelo CEMA na PGR contra um oficial da Armada fora da efetividade de serviço por difamação em artigos de opinião; tais queixas terão visado travar as posições críticas, como sugerem as declarações do chefe de gabinete do CEMA nos inquéritos¹⁷⁹, que teve um lapso raro entre oficiais-generais¹⁸⁰:

“[...] ao longo dos anos denegriu e ofendeu a imagem da Armada e dos Oficiais da Armada junto da opinião pública.” (Melo, 2015: 115)

“O CEMA viu-se obrigado por questões institucionais e éticas a apresentar a presente queixa em representação dos valores e imagem pública da Marinha.” (Melo, 2017: 202)

Com estes termos, ou outros para dizer o mesmo, de um subordinado direto do CEMA não custava suscitar apoio interno face a um “inimigo”, que o CEMA entendeu estar a atacar os valores da Armada. Dado o corporativismo da Armada, informa-se implicitamente que quem seguir o “inimigo” é um traidor, e quem o atacar é herói (Edelman, 1988: 67-89); os militares têm por função social destruir o inimigo, e nada os une mais do que um inimigo comum. Embora o ato de participação criminal seja de conhecimento restrito, os termos usados e as declarações das testemunhas que apoiaram a posição do CEMA nos inquéritos são consistentes com, e ecoam, o discurso da Armada.

Outro exemplo de palavras que são atos (e que influenciaram palavras e atos) consta na oposição a uma providência cautelar, no processo nº1742/16.4BELSB, interposta por um oficial exonerado pelo CEMA; nessa oposição, este afirmou sobre a referida exoneração:

“Ato cuja competência se encontra legalmente atribuída ao CEMA [...] e cujo mérito não é sequer sindicável, [...]”¹⁸¹ (CEMA, 2016a: 11)

Difícilmente algum militar da Armada questiona a credibilidade das citadas posições do CEMA, apoiadas numa assessoria jurídica, que sugere rigor e competência, e dá confiança e até motivação no “ataque ao inimigo”, pelos militares da Armada, que, sem surpresa, ecoarão

¹⁷⁹ Na primeira, de 31-Mar-2015, à queixa-crime por difamação o CEMA acrescentou uma denúncia por violação de segredo de Estado; o inquérito com o NUIPC 2307/15.3TDLSB concluiu em Mar-2016 pela inexistência de crimes e foi arquivado, sem mais diligências. Nova queixa-crime, de 26-Jul-2016, apenas por difamação, repetiu vários elementos da primeira; o inquérito com o NUIPC 1921/16.4T9LSB foi arquivado em Out-2017, sem mais diligências.

¹⁸⁰ Emprega a palavra “Armada” e não “Marinha”, o que poderá ter-se devido ao nervosismo inerente à inquirição judicial.

¹⁸¹ Esta afirmação foi refutada na sentença: “A fundamentação visa também, pela identificação do percurso lógico na decisão tomada que impõe, na expressão da realidade intelectual seguida pelo decisor, pela indicação do iter cognoscitivo seguido, permitir a sindicabilidade da decisão, [...]” (p.27).

aquelas posições. Assim, não pode surpreender que os oficiais da Armada que assistiram ao colóquio realizado na AR em 30-Mai-2018 não tenham aplaudido o vice-almirante Cunha Lopes (AR, 2018a: 1h48'05"-12").

Por outro lado, é conhecida a tensão entre militares e jornalistas, a que não será alheio o domínio que estes têm sobre a palavra e a sua inclinação profissional para o escrutínio; mas aquela não impede os chefes militares de usar os jornalistas para os seus fins corporativos (Vagts, 1959: 303-304).

Uma significativa redução das peças publicadas pelo DN a partir do final de 2014, foi seguida da primeira daquelas participações criminais e terá sido bem-vinda pela Armada, pois este jornal, pela sua divulgação, era visto como instrumental no alcance das peças que o CEMA considerou difamatórias e, conseqüentemente, dos danos que entendeu terem causado ao prestígio da Armada:

“[...] da abundância e da regularidade dos artigos publicados, ora num dos jornais de referência em Portugal ora em blogues com significativa difusão pública [...]. [...] o DN é um dos jornais portugueses de maior circulação nacional, [...]” (CEMA, 2016b: 3-5)

“O Denunciado [...] sabia que, ao publicá-las no Diário de Notícias e nos três blogues [...], chegariam ao conhecimento de um elevado número de pessoas [...]” (CEMA, 2016b: 26)

Tal como previu Vagts, a Armada procurou a divulgação dos seus comunicados e a divulgação controlada das suas mensagens, e a capacidade de divulgação dos *media* era apreciada e um elemento decisivo na sua comunicação externa. Mas não gostou de ver divulgadas posições divergentes das suas, nunca procurou responder nos mesmos (ou noutros) *media*, e manteve-se distante de qualquer debate.

Resta notar o desejo manifestado pela Armada de criar uma nova lei orgânica da AMN (despachos do CEMA nº34/14 e 01/15), mas não a lei orgânica da PM, quando existe aquela (DL 44/2002) e não esta. Parece que o DL 44/2002 não serve os interesses da Armada e uma lei orgânica da PM, que terá de consagrar a sua autonomia, não lhe serve – o que é consistente com a oposição que foi manifestando nas negociações com a DGPIE em 1991-1995. Dito isto, o CG-PM terá referido que se perspetiva a criação da lei orgânica da PM (Marinha, 2019b).

Também merece escrutínio o discurso dos militares de desapego a benefícios materiais. Autores respeitados já puseram em causa este discurso (Vagts, 1959: 296; Oehling, 1967: 315). Alguns casos sugerem que esta observação também se aplica aos militares portugueses: o golpe de estado militar de 25-Abr-1974 teve na sua origem razões corporativas (Carrilho, 1985: 471-472) e posições públicas de militares em todas as categorias em 1999 visaram

aumentos salariais ou alterações nos estatutos e nas carreiras com efeitos nas remunerações (DN, 1999; Henriques, 1999a, 1999b; Mascarenhas, 1999a, 1999b; Mesquita e Henriques, 1999; Natal, 1999; Pereira, 1999; Reis, 1999; Varela, 1999); numerosos militares foram citados (sem desmentidos) pugnando pela defesa de aumentos salariais, invocando a “dignificação da carreira militar” ou a “paridade retributiva às suas referências tradicionais” (Amaro, 1999), numa alusão à paridade existente até aos anos 1980s entre oficiais, magistrados e professores universitários (Mesquita e Henriques, 1999). Esta situação levou um jornal a afirmar: “É a maior crise militar que o País vive desde o 25 de Novembro de 1975.” (Semanário, 1999). Os oficiais da Armada e a Armada não têm discurso sobre os emolumentos, mas só se saberá se estes sofrerem cortes.

VIII.3 ATORES POLÍTICOS

O discurso político neste âmbito cingiu-se quase por inteiro a declarações de circunstância e em declarações políticas formais genéricas, por ocasião do debate do Orçamento de Estado, de tomadas de posse, de comemorações oficiais, e outros eventos. Apesar de várias alterações da política pública, o Governo nunca as precedeu de estudos, ou livros verdes ou brancos (*policy papers*); não eram claras nos programas de Governo, e não se seguiram a auditorias ou relatórios oficiais. Talvez os ministros se tenham visto na necessidade de resolver problemas; e só introduziram alguns ajustamentos sem adotar reformas abrangentes que trouxessem soluções duradouras. Parece que, desde 1997, sucessivos MDN e governos viam a Autoridade Marítima como uma questão lateral, quiçá irritante, distante do núcleo das suas funções, centrado na administração das FA e nas relações com a *NATO* e a UE (no âmbito da defesa). Assim, os MDN agendaram e formularam ou alteraram diplomas legais e davam por encerrada a questão política; mas os numerosos enviesamentos e ambiguidades já identificados não resolviam os problemas, que continuavam a ser políticos, conquanto fora da agenda política (Edelman, 1988: 95).

A “narrativa das poupanças” foi aceite por quase todos os atores políticos e opiniões publicadas e pública; nenhum ator político procurou apurar os factos, e poucos duvidaram da conformidade com a CRP e a lei; não há estudos independentes e ninguém os pediu. Porém, nenhum ator político defendeu em pormenor as disfunções atrás indicadas; a Autoridade Marítima é tratada pela maioria dos atores políticos em termos vagos e gerais, sem pormenores, o que sugere falta de domínio da matéria, e receio de se comprometerem. As posições políticas têm sido mais sensíveis à linguagem com que se definem os problemas e às ideias interiorizadas do que aos factos (Edelman, 1988: 105); e há afirmações que são aceites

como indiscutíveis porque se repetem muito (Edelman, 1988: 13).

Os principais partidos têm posições e fizeram declarações públicas sobre a Autoridade Marítima; contudo, raramente foram mais do que circunstanciais, foram pouco informativas ou apenas reiteraram posições anteriores, em geral em termos genéricos e formais. O PCP tem sido a exceção; desde 2013, tem defendido consistentemente as posições alinhadas com a CRP. O PS, o PSD e o CDS têm estado alinhados com a “narrativa das poupanças” e as posições oficiais da Armada.

VIII.3.1 Presidente da República

Fora dos discursos de circunstância, o PR não teve qualquer posição pública sobre a Autoridade Marítima. Em duas ocasiões em que foram instados a atuar pela ASPPM, os então titulares escolheram manter-se à margem da matéria: Aníbal Cavaco Silva não acolheu o pedido para apreciação preventiva da constitucionalidade da LOMAR-2014 (ASPPM, 2014a); e Marcelo Rebelo de Sousa foi indiferente à vigília realizada em frente do Palácio de Belém em 10-Nov-2016 (ASPPM, 2016b, 2016c).

Estes dois titulares terão concluído que a Autoridade Marítima é um “não-assunto”; ou, pelo menos, decidiram não revelar publicamente o que fizeram em privado sobre a matéria. Este silêncio sugere que ambos estavam confortáveis com a situação existente na PM e na DGAM; a não ser assim, mesmo sem tomarem uma posição pública formal, poderiam ter suscitado alguma inflexão na política pública que deixasse a marca da sua intervenção – o que não ocorreu. Mas é de registar que o PR, desde 2016, por vezes usa a designação “Armada” e não “Marinha”.

VIII.3.2 Governo

Também para lá de declarações de circunstância, geralmente vagas, é raríssimo haver posições dos sucessivos governos, e dos MDN em especial, sobre a política pública de Autoridade Marítima. Os membros do Governo têm contribuído pouco para se perceber esta política pública; por vezes, valem mais pelo que não dizem do que pelo que dizem. O silêncio também “fala”, e comunica uma posição: a Autoridade Marítima é um não-assunto, um tema a evitar no espaço público. Desde os anos 1990s, os MDN delegaram as matérias da Autoridade Marítima no/a SEDN, que sobre elas respondia aos *media* e na AR. Poderá dever-se a ser uma política alheia a importante parte do eleitorado, ao qual os atores políticos visam agradar (Downs, 1957: 137); ou então agradar à ASPPM ou à sua antecessora (que representa perto de 500 profissionais da PM) pode custar o desagrado dos oficiais da Armada (vários milhares); e muitos oficiais (desde logo o CEMA) e ex-oficiais têm acesso fácil a membros do

Governo e ao PR. Mas houve atos e declarações significativas, que importa assinalar.

O MDN aprovou os DL 392/83, DL 191/84, DL 300/84 e DL 52/85, que ignoraram de facto as fronteiras entre segurança interna e defesa estabelecidas na CRP em 1982. Em 1990, o MAI defendeu o modelo de segurança interna adotado em 1982 e pela LSI-1987; mas afirmou que a PM “dependia do EMA” (Pereira, 1990), talvez visasse dizer que dependia do CEMA, ignorando de novo tais fronteiras.

A reforma do SAM foi agendada nos programas do XIII Governo (PS-1995) e do XIV Governo (PS-1999) na secção sobre a componente militar da defesa. Em 1995, o MDN António Vitorino visou uma reforma global e não envolveu só a Armada; mas a reforma só saiu em 2002. A desconformidade com a CRP tinha levado à criação da PM e estaria ultrapassada, como referiu o SEDN na AR. Os XVII Governo (PS-2005) e XVIII Governo (PS-2009) propuseram e aprovaram, na AR com o PSD e o CDS, as reformas da segurança interna (LSI-2008 e LOIC-2008) e da defesa (LDN-2009, LOBOFA-2009 e LOMAR-2009), que reforçaram o modelo constitucional pós-1982 em vários pontos. Mas o XVII Governo inseriu a Armada na segurança interna (DR 86/2007), e tolerou o desejo da Armada de dominar a PM e a adoção da “Marinha de duplo uso” (DR 86/2007 e LOMAR-2009).

O XIX Governo (PSD e CDS-2011) e o MDN Aguiar-Branco (2011-2015) pareciam ter ideias claras quanto às fronteiras entre a AMN, a DGAM e a PM face à Armada. Mas é a eles que se deve a iniciativa de integrar o SBSM na estrutura orgânica da Marinha, pela LOBOFA-2014; ou a afirmação de que existia orçamento da AMN, meses depois de ter concordado com a auditoria da IGDN, na qual se concluiu o oposto:

“[...] o senhor deputado [Marcos Perestrello] diz que nós não cumprimos a lei na questão da Autoridade Marítima Nacional. Eu digo que nós cumprimos a lei na questão da Autoridade Marítima Nacional.” (Branco, 2014c: 1h 46’30’)

Embora a resposta seja abrangente, é também equívoca, porque não se dirige à dotação própria da AMN, estabelecida no DL 44/2002. E, como outras declarações deste MDN na AR, pareciam enquadrar-se no combate político-partidário e não na discussão e escrutínio dos assuntos da agenda. Também é do MDN Aguiar-Branco a afirmação “O mar é da Marinha” inserida num discurso oficial nas comemorações do Dia da Marinha de 2014:

“E, a este a propósito, ocorrem-me as discussões infundáveis, mais ou menos estéreis, sobre a terminologia a utilizar para denominar este ramo das Forças Armadas. Diz-se Marinha? Diz-se Armada? Marinha de Guerra? Não se pode dizer Armada porque Armada é só de guerra, não se pode dizer Marinha porque Marinha, também, é civil. Este princípio de separação é válido para quase todos os países. Menos para o nosso: Há um racional histórico e um emocional humano que o justificam.

Neste país de marinheiros, confunde-se, no mar, pacificamente e com orgulho, o que é civil com o que é militar. Os portos, os socorros a náufragos, os faróis, as missões de interesse público.

O mar é da Marinha. E a Marinha que se identifica geneticamente com o povo português é só uma. Esta. A que está à minha frente.” (Branco, 2014a: 3)

Também Aguiar-Branco deu voz à “narrativa das poupanças” e seguiu o discurso da Armada:

“Num país que não pode dar-se ao luxo de desperdiçar recursos. Num país que não pode dar-se ao luxo de ter duas ou três marinhas e de ter equipamento que não deve ser disponibilizado para cumprir outras missões para além das missões puramente militares, aquilo que acontece e que aquilo que foi aqui dito e aquilo que está nas leis orgânicas é que a Marinha deve disponibilizar para efeitos da Autoridade Marítima Nacional os recursos necessários para cumprir a sua missão, numa gestão racional, exigente daquilo que são os equipamentos e recursos humanos para o efeito.” (Branco, 2014b: 2h 20’32”)

E também se lhe deve outra afirmação ambígua:

“Esta foi uma reforma das Forças Armadas.” (Branco, 2014c: 6)

Estas declarações parecem concordar com a sua posição na exoneração do vice-almirante Cunha Lopes (2015), que executou de acordo com o que se diz na ata de 13-Out-1992 (BCM-AHM, 1992g: ponto 6.d): o MDN limitou-se a aceitar a proposta do CEMA e AM, que alegou “falta de confiança” (Freire, 2015a), sem ouvir o visado (Lopes, 2015). O dispositivo da ata terá sido interiorizado pelo MDN, e o MDN segue as posições do CEMA sobre a Autoridade Marítima. Perceber como um trecho duma obscura ata adquiriu o estatuto de referência de ação política merece uma investigação própria. Apesar da exoneração intempestiva do DGAM e CG-PM ter sido uma novidade, ter tido impacto mediático, e de Aguiar-Branco ter sido dos ministros com mais declarações públicas, elas foram sempre vagas nesta matéria, sugerindo que estava dela distante.

O XXI Governo (PS-2015) deu seguimento às iniciativas legislativas da Armada (desp. do CEMA 34/14 e 01/15), para reformar a lei orgânica da AMN, como afirmou o SEDN:

“[...] é nossa intenção vir a aprovar uma lei orgânica para a Autoridade Marítima Nacional. São trabalhos que estão ainda a decorrer [...]” (Perestrello, 2016a: 1h 21’47”, 2016b)

O MDN Azeredo Lopes acrescentou “[...] que estão a ser preparadas ‘afinações’ ao estatuto da Polícia Marítima para responder a algumas preocupações desta força e que visam consolidar a regulamentação e ‘clarificar o que alguns consideram pouco claro’.” (DN, 2016b). Mas a legislatura concluiu-se sem alterações nesse âmbito.

O PS questionou o Governo por a AMN não ter orçamento próprio (Perestrello, 2014: 1h 50’ 50”); mas no Governo após 2015 manteve a desconformidade com o DL 44/2002. Num plano mais global, o MDN Azeredo Lopes fez uma declaração pública substantiva numa

entrevista em 2017:

“Ao contrário do que as pessoas pensam, um chefe do Estado-maior não é um diretor-geral meu. Ele não está sujeito a uma relação hierárquica típica como aquilo que acontece numa estrutura vertical de qualquer outro ministério. [...] Que os chefes de Estado-maior são irresponsáveis perante o ministro no sentido em que não respondem? Respondem naturalmente e a isso chama-se uma relação de tutela, em que o ministro está obrigado ao respeito de uma autonomia operacional – mas obrigado mesmo, não é um dever de recato nem uma cortesia, está legalmente obrigado a isso.” (DN, 2017; Freire, 2017d)

Mas o Governo dirige os serviços e a atividade da administração direta do Estado, civil e militar, superintende na administração indireta e exerce a tutela sobre esta (alínea d) do art.199º da CRP); além disso, as “Forças Armadas integram-se na administração direta do Estado através do MDN”, a qual está sujeita ao poder de direção do Governo (alínea d) do art.199º da CRP e artº2º da lei nº4/2004). É professor de direito e tem uma assessoria jurídica que o apoia: não é razoável admitir que desconhece a lei. Mais razoável será admitir que o MDN quis expressar a sua impotência face aos CEM ou às FA em geral, em termos que não chocassem a maioria do público-alvo. Como o ex-MDN Augusto Santos Silva, que referiu “uma relação de tutela” na AR, Azeredo Lopes pareceu também desconhecer o costume que emergiu da crise ocorrida em 1983 a propósito da substituição do então CEME (General Garcia dos Santos), de que um CEM precisa da confiança simultânea do Governo e do PR para estar em funções¹⁸² (Bruneau e MacLeod, 1986: 19-20; Graham, 1993: 49-50).

Já o MDN Gomes Cravinho usou a expressão “instruções que dou aos ramos” (Cravinho, 2019: 1h43’45”), a qual é compatível com o conceito de poder de direção inerente à relação do Governo com a administração direta do Estado. Todavia, alinhou com o CEMA na proibição de afixar um cartaz da ASPPM em serviços da DGAM, por entender que o cartaz tinha “falta de dignidade” (Cravinho, 2019: 1h33’05”-1h36’15”). E nem o MDN nem a SEDN explicaram por que foi preferido o Destacamento de Ações Especiais da Armada ao Grupo de Ações Táticas da PM numa operação policial de combate ao tráfico de droga em alto mar, em Jun-2019 (Cravinho, 2019: 1h01’).

O discurso dos membros do Governo sobre a Autoridade Marítima causará confusão, mais do que esclarecimento. As citações apontadas e a falta de informação estruturada e pormenorizada sobre fins e linhas de ação, não ajudam a perceber o que os sucessivos

¹⁸² Em 1998, o PR exonerou o CEMGFA e o então titular declarou que tomou a decisão por falta de confiança (Sampaio, 1999: 171-172); porém, só o pôde fazer por proposta do Governo, como o comprova o decreto do PR nº8-A/98, o que revela a prática e a convicção de dever ser assim, essenciais a um costume.

governos quiseram fazer e fizeram nesta política pública. A falta de clareza dificulta a tomada de posições, sobretudo dos atores distantes dos centros de poder e que divirjam da Armada. É razoável admitir a hipótese de serem premeditadas as disfunções, ao visarem esvaziar reações de atores e evitar obstáculos à posição e à autonomia da Armada; esta beneficia do resultado, tem os meios para alcançar esse fim e já o tentou com êxito.

As posições referidas revelam uma distância entre as afirmações dos membros do Governo e o quadro institucional. Poderá dever-se à complexidade do quadro institucional da Autoridade Marítima e à sua distância em relação aos assuntos de defesa; o esforço para reduzir essa distância tem custos, pelo que a adesão dos membros do Governo a normas culturais, como a “narrativa das poupanças”, permite deixar mais tempo livre para as atribuições principais do MDN. É uma hipótese a aprofundar numa futura investigação.

VIII.3.3 Assembleia da República

A Assembleia da República (AR) é um ator institucional colegial; não se confundem os atos legislativos e o discurso dos seus membros com o discurso do órgão. Esta tese só realça os atos mais relevantes para a investigação, e que traduzem posições do órgão colegial sobre a Autoridade Marítima. Um, é a inclusão da PM e da DGAM nas atribuições da CDN; a que trata das demais FSS é a CPACDLG (a 1ª Comissão). E era adequado que a DGAM fosse acompanhada pela Comissão de Agricultura e Mar. A inclusão da Autoridade Marítima nas atribuições da CDN torna mais fácil ouvir o CEMA, como AMN, à “porta fechada”, o que já ocorreu e confirma a militarização do setor, mas também reduz o escrutínio público.

A AR tem legislado sobre direitos do pessoal da PM¹⁸³, mas as iniciativas legislativas aprovadas tiveram sempre origem no Governo, sem ter sido admitido muito espaço de alteração pelos deputados, aspeto que merece uma investigação própria, que não cabe aqui.

A ausência de uma lei de bases da Autoridade Marítima e do diploma orgânico da PM sugerem ainda que a vontade política do Governo prevalece sobre a da AR; a rejeição em 26-Out-2018 do projeto de lei orgânica da PM (proposto pelo PCP em 2016) com os votos contra do PSD, do PS e do CDS e a favor do BE, do PCP, do PEV e do PAN (AR, 2018b: 28-35 e 45), sem propostas de alteração, parece confirmar aquela prevalência, por sua vez alinhada

¹⁸³ É a lei nº44/98 (06-Ago) que autorizou o Governo a legislar sobre o regulamento do horário de trabalho do pessoal da PM; a lei nº49/98 (11-Ago) que alargou à PM a lei nº5/95 (21-Fev) sobre o direito das FSS exigirem identificação de pessoas; a lei nº53/98 (18-Ago) que aprovou e pôs em vigor o regime de exercício de direitos do pessoal da PM; e a lei nº9/2008 (19-Fev) que regulou o exercício do direito de associação pelo pessoal da PM, conforme a lei 53/98.

com a vontade da Armada.

Merece destaque o colóquio organizado pela CDN em 30-Mai-2018, no qual um almirante fez uma apresentação sobre a DGAM e a PM, divergente e crítica da posição da Armada, pelo significado que tem a AR debater uma matéria que os outros atores políticos têm evitado, e por ter dado voz em público a quem diverge da Armada.

VIII.3.4 Aliança

O partido “Aliança” foi criado em 2018 a partir de uma cisão no PSD. Tem posições sobre a Autoridade Marítima e são inovadoras. Logo nas suas linhas programáticas defendeu a criação da guarda marítima civil, a integrar no Ministério do Mar, e a profissionalização do salvamento marítimo e integração na Proteção Civil (Aliança, 2019a: 79); estas ideias foram reiteradas no programa eleitoral para as eleições legislativas de 2019 (Aliança, 2019b: 100). “Guarda marítima” sugere a fusão da PM e da UCC-GNR, mas o programa não o explicita, nem que futuro prevê para elas, para as capitánias e para a relação da “guarda marítima” com a Armada.

VIII.3.5 Centro Democrático e Social

Quanto ao CDS, há que recordar que a 1ª Revisão Constitucional e a LDNFA devem-se em larga medida à iniciativa e ao empenho de Diogo Freitas do Amaral, presidente deste partido à data (Amaral, 1983, 2008). A sua fundamentação e defesa continuam a constituir referências fundamentais na matéria, pela sua atualidade e objetividade.

Pouco há a destacar no discurso do CDS desde 1982 sobre a Autoridade Marítima. Mas importa assinalar a dúvida de Adriano Moreira, sem consequências na sua ação política:

“[...] Como a Marinha já tem 12 missões de interesse público, não se lhe pode, clara e definitivamente, entregar toda a responsabilidade da segurança marítima.” (AR, 1992: 47)

Cabe notar que, embora Miranda Calha tenha dado o impulso final na formulação da reforma do SAM de 2002, ela foi posta em vigor pelo ministro Rui Pena, que foi deputado do CDS em 1982, e que saberia, como poucos em 2002, da urgência em reformar o SAM, para cumprir a CRP.

Desde 2002, pela voz do deputado João Fragoso Rebelo, o CDS tem defendido a “narrativa das poupanças” e as posições da Armada, considerando que a PM está na dependência da AMN:

“É o velho combate do PCP de que a Polícia Marítima devia estar na dependência do Ministério da Administração Interna e não no Ministério da Defesa Nacional, na Autoridade Marítima Nacional, tendo como diretor o próprio Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA). Concordamos com a organização atual da

Autoridade Marítima Nacional, que tem tido muitos ganhos — racionalização de meios, funcionamento competente... Aliás, não existem críticas de maior à forma como a Autoridade Marítima Nacional tem desempenhado as suas funções, com grande coragem e com grande competência.” (Rebelo, 2013: 13)

Noutra ocasião parlamentar, o mesmo deputado referiu um desejo pessoal de ver as FA a terem mais intervenção na segurança interna; esta ideia foi densificada no programa eleitoral de 2019, com o partido a defender uma “clarificação constitucional”, que dilua as fronteiras entre segurança e defesa (CDS, 2019: 200); foi assim o primeiro partido a defender explicita e formalmente uma mudança nas fronteiras entre segurança interna e defesa, estabelecidas na CRP em 1982. Mas tal revisão não merece apoio entre constitucionalistas (Freire, 2018b).

VIII.3.6 Partido Comunista Português

O PCP já defendeu o “duplo uso”:

“Desde sempre é à Marinha que está atribuído o desempenho de Guarda Costeira nos espaços marítimos de soberania ou jurisdição nacional. Trata-se de uma concepção de Marinha de duplo uso, a qual se acrescenta uma componente científica. Deste elemento decorre que a Marinha não só não deve ser afastada do processo de discussão em curso, como deve assumir nessa discussão um papel central.” (Fernandes, 2007)

Porém, passou a defender consistentemente, na AR e não só (Fernandes, 2013), que as FA não devem ter competências próprias na segurança interna:

“[...] às Forças Armadas estão vedadas as missões de patrulhamento. [...] O quadro constitucional é claríssimo. [...] Nós não embarcamos nesta confusão entre segurança e defesa, e a pôr os militares a fazer funções que são de natureza civil, porque temos problemas constitucionais e temos problemas de princípios [...]. Isto não quer dizer que, naturalmente como noutras áreas, as Forças Armadas não colaborem com entidades civis, sob o comando civil para missões de natureza civil.” (Machado, 2017: 1h 43’55’’)

Nesse pressuposto, tem exercido um escrutínio frequente das condutas da Armada e do Governo, através de perguntas, e requerimentos para audição de dirigentes e apreciação parlamentar (PCP, 2012, 2015, 2019a). O PCP foi o primeiro a suscitar na AR a questão da falta de orçamento da AMN (Filipe, 2014: 1h 16’54’’). E apresentou o projeto de lei nº237/XIII-1ª (19-Mai-2016) para criar o diploma orgânico da PM (Freire, 2016a; ASPPM, 2016a), que foi rejeitado em 2018. Mas inseriu-o no seu programa eleitoral de 2019 (PCP, 2019b).

VIII.3.7 Partido Social-Democrata

O PSD foi decisivo no acordo de 1982, mas no Governo, como já foi referido, teve posições que contrariavam o modelo constitucional. Destaca-se por vezes Ângelo Correia, que se pronuncia sobre temas militares e de defesa, mas tipicamente a nível pessoal. São raras as posições estruturadas do PSD sobre a política pública da Autoridade Marítima. Mas no seu

programa eleitoral para as eleições gerais de 2019, na secção sobre FA, o PSD “reconhece [...] a necessidade de se reponderar o atual conceito de ‘Defesa Nacional’”, sem propor uma revisão constitucional, e propõe-se criar “uma guarda costeira com base na estrutura da Armada” (Freire, 2019c; PSD, 2019: 107). A proposta é inovadora, embora o Aliança a tenha feito primeiro, mas não é clara, pois não se percebe o futuro da PM e da UCC-GNR, e se a guarda costeira será um ramo dentro da Armada ou um serviço autónomo da Armada, com os recursos que esta afeta às missões de Autoridade Marítima; nem fica clara a relação entre a PM e a UCC-GNR, nem o futuro de cada uma.

VIII.3.8 Partido Socialista

O PS, apesar de dividido, acabou por ser decisivo no acordo de 1982. No Governo, agendou a reforma do SAM na secção sobre a componente militar da defesa. No seu discurso político, destacam-se dois parlamentares, que foram membros do Governo: Júlio Miranda Calha, que foi SEDN (2000-2001) e promoveu a reforma de 2002 (Freire, 2017c); e Marcos Perestrello, porta-voz para as matérias da Autoridade Marítima, e foi SEDN (2009-2011 e 2015-2018) com este pelouro:

“[...] entendo que há um benefício muito significativo, um benefício muito visível desta ligação entre a Autoridade Marítima Nacional e a Marinha. Esta ligação não quer dizer que as duas sejam a mesma entidade. Não são. São entidades distintas. Em muitos aspetos coincidem nas pessoas, mas são pessoas que têm várias funções, e eu creio que é daí que vem o conceito do duplo uso. [...]

Mas pelo facto de haver, além das forças próprias da Polícia Marítima, oficiais da Marinha que prestam serviço na Polícia Marítima, esse serviço é um serviço que não está debaixo da componente militar da Marinha. Tem de estar debaixo e é isso que a Lei determina, da componente não militar que é exercida por essa, pela Autoridade Marítima Nacional. [...]

A interpretação que eu faço, aquilo que é o pensamento dos principais partidos que têm, de alguma forma, partilhado o poder em Portugal é aquele que está traduzido na Lei. O pensamento do PSD, do CDS, do PS em relação a estas matérias é o que está traduzido na Lei.” (Perestrello, 2013: 38-39)

O PS questionou o Governo pela ausência de orçamento próprio da AMN (Perestrello, 2014: 1h 50’ 50”); mas, de novo no Governo em 2015, manteve a desconformidade com a lei. Também pareceu ser porta-voz da Armada: “[...] aquele diploma [DL 235/2012] revela o pensamento da Marinha hoje relativamente a esta questão.” (Perestrello, 2013: 38).

Augusto Santos Silva, que já tinha sido MDN, fez declarações sobre essas funções, que parecem ecoar as posições da Armada e alguns equívocos:

“[...] nunca compreendi os argumentos que eram produzidos com base no texto constitucional e que a partir de uma leitura não atualizada do texto constitucional que, evidentemente diz que as Forças Armadas têm a ver com a segurança face a ameaças externas, e que as Forças Armadas não cumprem funções de polícia nem de proteção

civil, nem de segurança pública, queriam a partir daí retirar às Forças Armadas portuguesas as funções, na Marinha, de guarda costeira, até as funções de salvamento, ou queriam até numa versão um pouco mais sofisticada, transformar o Exército numa espécie de ajudante de bombeiros [...]. Ora, as Forças Armadas não são um subsistema de apoio à proteção civil, nem de cumprir funções de segurança pública. Agora isso não quer dizer que um país [...] com a dimensão portuguesa, com a tradição portuguesa e com os recursos portugueses, se possa dar ao luxo de criar instituições paralelas [...].” (Silva, 2014: 1h 10’03”)

Noutra ocasião, durante a mesma audição parlamentar, afirmou:

“[...] quando era ministro da defesa [era obrigado] a ter que dizer [...] aquele senhor general chefe disto ou comandante daquilo não é um diretor-geral. Não é alguém que eu possa chamar e dizer ‘o amigo se não quer fazer isto, é muito fácil, a sua demissão pode ser assinada por mim e pelo primeiro-ministro amanhã.’ [...] Quem nomeia é o Presidente da República e não é alguém que está para executar a política do Governo. Não. Ele está para executar uma política, mas primeiro lugar, ele representa um corpo, representa uma instituição.” (Silva, 2014: 1h 08’50”)

Apesar da grande experiência ministerial, já à data, Santos Silva pareceu resumir a competência do Governo sobre as FA a nomear e exonerar dirigentes administrativos, parecendo ignorar o poder de direção que os membros do Governo têm sobre os dirigentes da administração direta do Estado, como os CEM, para executarem as políticas definidas pelo Governo. E, como já foi referido, pareceu ignorar o costume relativo à confiança do PR e do Governo nos CEM (Graham, 1993: 50). Adotou a “narrativa das poupanças”, mas nos termos vagos e positivos com que a Armada a apresenta desde 1992, mas não considerou as maiores semelhanças das funções da PM e das capitánias com as FSS do que com as FA¹⁸⁴.

No programa eleitoral de 2019, o PS voltou a inserir as matérias da Autoridade Marítima no capítulo da Defesa, em termos ambíguos e sem esclarecer se está em causa o ministério ou a política pública: “Consolidar o enquadramento e estruturas da Autoridade Marítima Nacional no ordenamento jurídico nacional” (PS, 2019: 34-35).

VIII.4 OUTROS ATORES

VIII.4.1 Associação Sócio-Profissional da Polícia Marítima

A ASPPM é o único ator institucional não-governamental (da sociedade civil) que tem assumido posições públicas desde que foi criada em 1991; centram-se na desmilitarização da PM, mas têm óbvias implicações sobre toda a Autoridade Marítima. O seu discurso assentou na separação entre as FA e as polícias, e na defesa das normas constitucionais, e foi levado a

¹⁸⁴ Augusto Santos Silva, como MNE, também foi notado por ter afirmado que “A interpretação literal, fechada, da lei [...] conduziria ao absurdo, [...]” (RTP, 2019).

todos os atores políticos eleitos, à PGR e ao Provedor de Justiça. Por ser ator institucional teve espaço mediático para expressar as suas posições, mas raramente suscitaram interesse ou escrutínio mediático e popular.

VIII.4.2 Guarda Nacional Republicana

A GNR é um ator institucional, governamental, relevante na Autoridade Marítima, por integrar o SAM. Há sobreposição de competências no mar territorial entre a UCC-GNR e a PM, embora vários oficiais da Armada entendam que é com a Armada que a GNR está em concorrência. Não há posições oficiais da GNR na matéria e só alguns oficiais assumiram posições pessoais (A.Alves, 2008a, 2010; Martinho, 2017b, 2018). O silêncio institucional pode revelar que é um não-assunto para a GNR; ou só significa que a sua posição como força de segurança de competência geral no mar territorial é segura e não se esgotará em debates com atores que achará menos relevantes nesta política pública.

VIII.4.3 Atores individuais

Há poucos atores individuais com posições públicas sobre a Autoridade Marítima, e menos ainda marítimos e pescadores. Os atores individuais necessitam dos *media* ou das redes sociais para fazer saber aos atores políticos as suas posições; assim, a sua conduta é inseparável dos *media*¹⁸⁵.

Antero Santos dirige a revista eletrónica “Notícias do Mar”¹⁸⁶, e tem dado eco a críticas à inação das autoridades marítimas face a artes de pesca abandonadas no fundo, ao longo da costa continental (Rato, 2018), um problema que convoca os capitães dos portos, a PM e a UCC-GNR.

António Bernardo Colaço, juiz conselheiro jubilado do Supremo Tribunal de Justiça e também magistrado do Ministério Público, tem defendido com um contradiscurso jurídico a desmilitarização da PM por desconformidade com a CRP (Colaço, 2010, 2014a, 2014b, 2016, 2017, 2018a, 2018b).

João Quaresma Dias, professor universitário de logística e ex-administrador portuário, tem sido um observador ativo das políticas portuárias, as quais tem analisado e comentado,

¹⁸⁵ O autor desta tese também tomou posições públicas sobre a Autoridade Marítima, com abordagens jurídicas e económicas (referidas oportunamente no texto). Quanto aos marítimos e aos pescadores, é escassa ou nula a investigação sobre a relação entre as comunidades marítimas locais e as autoridades marítimas no período pós-Casas dos Pescadores (pós-1974), pelo que não se sabe se não houve insatisfação, se ela foi silenciada ou se foi ignorada pelos *media*.

¹⁸⁶ Ver mais em: <http://www.noticiasdomar.pt/> (consultado em 30-Jul-2019).

sem perder de vista as questões de segurança e da Autoridade Marítima (Dias, 2011).

Não custa encontrar nos setores marítimo-comercial, das pescas ou portuário, pessoas críticas da Armada e que discordam da militarização da Autoridade Marítima (Jornal das Caldas, 2012; Rato, 2018). Mas poucas aceitam ser identificadas, ou aceitam ver os seus casos citados; sem poder citá-los ou documentá-los, essas fontes são só pistas. Há quem evite a todo o custo a exposição mediática; a aversão à exposição pública sugere o receio de represálias por capitães dos portos (cujos poderes de emissão de documentos ou no âmbito das contra-ordenações podem causar incómodos e custos a quem usa ou trabalha no mar, mesmo que os indeferimentos ou as sanções não se cheguem a concretizar) ou por oficiais da Armada no mar, onde dificilmente se encontram testemunhas não-comprometidas. As declarações de um ex-comandante de um NRP dão força à hipótese de medo dos oficiais da Armada¹⁸⁷:

“[...] foi possível verificar também contestação e dúvidas sobre a legalidade das actividades por parte dos pescadores fiscalizados, sobretudo quando se encontravam em presumível infracção, tendo sido, inclusivamente, necessário efectuar, por duas vezes, a cominação legal a dois mestres de embarcação em presumível infracção, antes de estes anuírem a que fosse efectuada a apreensão cautelar de artes de pesca e do pescado, dificultando sobremaneira o decurso normal das acções de fiscalização.” (Mourinha, 2017: 173)

Por outro lado, os marítimos ou pescadores que visem corrigir as disfunções têm de fazer face a custos de correção que envolvem (além das eventuais represálias nas capitánias ou no mar) despesas com processos judiciais, sempre significativas. Assim, é necessária uma cuidadosa ponderação sobre o que fazer, e só recorrer aos tribunais quando se esperar recuperar ou ganhar elevados montantes, o que é raro. Será um círculo vicioso: por medo, poucas denúncias ou protestos chegam aos *media*; o silêncio da maioria dos *media* leva-os (e aos atores políticos) a concluir pela ausência de controvérsia e que não merece mais atenção – é um não-assunto. Sem controvérsia nos *media* é mais fácil defender quem defende a desmilitarização tem motivos pessoais ou pouco respeitáveis. Com só um jornal a tratar da Autoridade Marítima, os atores políticos podem mais facilmente acreditar que é o jornal que tem uma agenda própria, e concluir que é um não-assunto.

VIII.4.4 Os media

É geralmente reconhecido que aos *media* incumbe dar notícias, dar espaço ao debate e à opinião pública, e escrutinar (Klarevas, 2003: 265-275). Por isso, os *media*, por direito e na

¹⁸⁷ Este oficial da Armada, enquanto comandante de um NRP, revelou, em declarações perante o Ministério Público, que a infração era presumida, e não detetada, como impõe a lei (nº3 do art.10º do DL 45/2002), e revelou que só sob ameaça os dois mestres referidos aceitaram a ação de fiscalização.

prática, são atores institucionais das políticas públicas. Por isso, têm de ser considerados nesta investigação. São de analisar as posições que assumem nas suas peças, mas também as implícitas na escolha dos factos, e o tratamento dado aos factos nessas peças, as quais têm tipicamente uma lógica e uma estrutura (Hudson e Rowlands, 2007: 147-148). Por isso, os *media* influenciam e enformam as políticas públicas, e são atores cruciais (Cohen, 1963: 269), embora diferentes dos anteriores, porque está na sua função social separar a informação (e sobre esta serem neutros) da opinião. A neutralidade pode não se concretizar, devido ao facto inevitável da escassez de espaço e tempo para noticiar tudo; estes constrangimentos e restrições de outros recursos impõem escolhas e rateios. As escolhas têm subjacentes preferências e critérios, o que impede a total neutralidade dos *media*; a sua ação ou omissão tem um sentido, e poucas vezes é casual, ainda que se resuma a despertar muita ou pouca atenção pública, ou agendar a solução de problemas (Dijk, 1990: 27-29; Louw, 2005: 255).

Entre os *media* que publicam notícias podem reconhecer-se os que só relatam, os que analisam e os que fazem escrutínio. Só o Diário de Notícias relatou, analisou e escrutinou a Autoridade Marítima, mormente de 2010 a 2015; só ocasionalmente algum outro jornal, rádio ou TV concedeu espaço a esta política pública; e quando algum o fez foi quase sempre por acidentes marítimos, posições públicas da ASPPM, mudanças de chefias, ou reportagens com o apoio (ou o patrocínio) da Armada; é frequente o eco da “narrativa das poupanças”, de formas mais ou menos diretas nas suas peças (Anúnciação, 2012; Lourenço, 2014) ou nas suas perceções (Freire, 2018; Lobato, 2018; Vieira, 2019). Esta consistência da conduta dos *media* sugere que têm uma posição definida, estável (Hudson e Rowlands, 2007: 36):

- Os que omitem (totalmente ou quase) a Autoridade Marítima nas notícias, e evitam a matéria nas páginas de opinião¹⁸⁸. Não oferecem uma narrativa e o seu discurso reduz-se a manter a situação e, na prática, negar que existe uma controvérsia.
- Os que noticiam e escrutinam acharão o oposto; mesmo que não sigam uma narrativa, as suas peças reconhecem que há uma controvérsia. Único neste conjunto, o Diário de Notícias, deu notícias, analisou-as e escrutinou os factos, e tem dado espaço nas páginas de opinião ao leque variado de posições na matéria, conforme se foi revelando ao longo da tese.
- Destaca-se ainda o Correio da Manhã, que foi quase único a dar espaço às posições

¹⁸⁸ Em 2012, um jornalista disse verbalmente ao autor que era favorável à integração da AMN na Marinha; por isso, não dava espaço a esta matéria no meio de comunicação que o empregava. Tal jornalista foi direto e explícito enquanto à sua agenda normativa; mas não aceitou ser citado.

correntes e às fontes da Armada¹⁸⁹ (Vitorino, 2016a, 2016b, 2016c, 2016d). É de notar ainda a *Lusa*, cujas peças seguiram quase sempre as posições da Armada, e outros *media*, como os Anais do Clube Militar Naval, o Jornal da Economia do Mar, e a Revista de Marinha, que dão espaço e eco às posições da Armada, mas não a outras ou outros atores que delas diverjam.

Parece que a Armada goza de um pré-conceito favorável na maioria dos *media* e no público, que levará editores e jornalistas a crer que não há polémica nem público interessado (Vieira, 2019). Mas o poder da Armada conjugado com a simpatia dos *media* pode resultar na omissão de notícias relevantes (Anthonissen, 2008: 404); as frequentes ocasiões em que o DN deu espaço à Autoridade Marítima não levou outros *media* a concluir que existe um debate ou controvérsia. Foi só um jornal, mas esse espaço foi suficiente para incomodar o CEMA e outros oficiais, que reagiram através de ações judiciais por difamação (já referidas). Só o Diário de Notícias divulgou a decisão judicial de levar a julgamento dois almirantes por crimes que terão praticado no exercício de funções (5ªSecção-TRL, 2018; Juiz 7-JIC, 2018; Freire, 2018c), algo inédito; a maioria dos *media*, incluindo a *Lusa*, não noticiou o facto. Há factos novos e relevantes relativos às atividades do Estado e há controvérsia; mas a maioria dos *media* não lhes dá espaço; apenas o Correio da Manhã parece ter fontes privilegiadas no topo da Armada; isso sugere que a Armada consegue frenar os *media* para evitar ver a sua imagem prejudicada, e conseguirá que outros a ajudem. Se o faz e como o fará, justifica uma investigação futura.

Num plano mais abstrato, o espaço atribuído pelos *media* às peças altera a ordem de prioridades dos atores políticos e a atenção dos cidadãos (Klarevas, 2003: 276 e 280-287). A omissão nuns casos e grandes títulos noutros têm significado: respetivamente, manter a perceção pública de uma situação, ou manter uma controvérsia, modificando as perceções e criando uma oportunidade para mudar a situação (McCombs e Shaw, 1972).

Os *media* são empresas; assim, as decisões editoriais devem considerar o seu impacto comercial (dimensão das audiências, receitas publicitárias, etc); matérias que interessam só a pequenos públicos-alvo tendem a ser ignoradas pelas massas e os *media* tendem a dar-lhes pouco espaço editorial e até a ignorá-las. Além disso, sofrem pressões e influências de atores individuais ou institucionais para servir as respetivas agendas. Apesar dos apelos de regresso ao mar (Dias, 2011: 13) e de se defender que é um desígnio nacional (Lopes, 2017) ele não é

¹⁸⁹ Dessa cobertura, resultaram queixas na Entidade Reguladora para a Comunicação Social contra o jornal, que deram uma das queixas por procedente (ERC, 2017a).

universal (Sá, 2016); logo, parece lógico inferir que não haverá audiências rentáveis para os problemas da Autoridade Marítima. Tendo os *media* de optar entre seguir as preferências dos públicos-alvo ou contribuir para as alterar, optam, embora a escolha seja contingencial (Cohen, 1963: 13). Havendo discrepâncias entre as declarações e a prática sobre se o mar é um desígnio nacional e apontando-se desconformidades com a CRP, não é fácil explicar a fraca notoriedade de que goza a Autoridade Marítima na maioria dos *media*; ela contribui para manter este problema como um não-assunto, e com baixa prioridade política. É uma hipótese para aprofundar em futura investigação.

IX. ABORDAGENS TEÓRICAS, CONCEITOS E MODELOS DE ANÁLISE

Que abordagens teóricas, conceitos e modelos de análise podem ajudar a perceber e esquematizar a política pública da Autoridade Marítima? Esses instrumentos abrem pistas novas? Este capítulo tenta responder a estas questões, com uma abordagem analítica. Cada secção ocupa-se de um instrumento teórico, especificando pressupostos, conceitos e modelos, com base em literatura abrangente (Parsons, 1995; Hill, 2005; Araújo e Rodrigues, 2017) e específica de cada instrumento, para os aplicar depois à Autoridade Marítima em Portugal.

IX.1 O PRESSUPOSTO DA RACIONALIDADE

A racionalidade traduz a consistência entre preferências e escolhas (Margolis, 1982: 8). Mas tem um conteúdo aplicado que tem evoluído, no sentido da maior aproximação à realidade. O postulado da racionalidade pura assentava na ideia de análise de todas as alternativas seguida da escolha daquela que otimizaria um conjunto de critérios. Era manifestamente irrealista e foi abandonado: ninguém tem toda a informação (passada, presente e futura), nem a capacidade de cálculo necessárias para poder determinar todas as alternativas e tomar a decisão ótima num caso concreto (Parsons, 1995: 275).

O postulado da racionalidade limitada é mais realista do que o anterior. Reconhece as limitações cognitivas dos atores e de obtenção e processamento de toda a informação de que precisam para obter a solução ótima em cada caso concreto. Os atores não deixam de ser ativos, com valores e preferências próprios, sensíveis a estímulos ou incentivos com origem nas suas envolventes; mas não são os agentes maximizadores ou otimizadores do princípio da racionalidade simples; tratam apenas de encontrar e adotar decisões satisfatórias, em contexto organizacional ou pessoal e com os recursos que têm ao seu alcance (Simon, 1997a: 84 e 118-120; 1997b: 291; Klein, 2001: 103). Este postulado, fundamental na ciência económica e na sociologia, é adotado pelos modelos teóricos a seguir considerados.

O sentido da conduta dos atores situa-se, antes de mais, no seu interesse próprio (Simon, 1983: 105). Só cada ator sabe exatamente o que visa com cada decisão que toma. Mas o interesse próprio não é incompatível com a dedicação a interesses alheios e até ao altruísmo (Margolis, 1982: 7) mais ou menos forte (Simon, 1983: 58). Os atores podem visar objetivos organizacionais ou corporativos, com impactos positivos na esfera pessoal. O altruísmo é relevante nesta investigação, pois a “narrativa das poupanças” sugere subtilmente que a Armada presta um serviço desinteressado ao país. Mas os oficiais da Armada extraem relevantes benefícios do serviço na Autoridade Marítima; teriam a mesma posição se fossem

retirados esses benefícios? Este postulado não responde a esta questão, pois não tem posição sobre as preferências e interesses de cada ator.

É desejável poder prever o perfil de preferências de cada ator, designadamente conhecer as suas preferências entre interesses pessoais e dedicação a interesses alheios; mas isso está fora do modelo de racionalidade limitada. O perfil de preferências de cada ator é uma variável independente ou exógena (Margolis, 1982: 48; March e Olsen, 1994: 736). De resto, os atores são pessoas e têm vontade própria, e podem não seguir um estereotipo ou o perfil estabelecido nas normas culturais, técnicas ou jurídicas; mesmo empenhados em cumprir tais normas, os atores têm margem para uma interpretação pessoal, pelo menos na identificação das circunstâncias a que se aplicam as normas. Por isso, a identificação da racionalidade dos atores e a sua catalogação encerra sempre uma significativa margem de incerteza. Mas sem alguma catalogação, a complexidade do problema cresceria exponencialmente com cada ator a estudar. Assim, o perfil de preferências dos atores é simplificado por tipos e é um pressuposto de vários modelos; o tipo de cada ator é determinado pelas suas declarações e pelos seus atos.

As declarações dos atores podem não ser consistentes entre si; podem ser inconsistentes com a evolução do seu pensamento ou variar com os contextos; e podem não concordar com os atos. Ainda assim, podem ser racionais: as declarações podem divergir das preferências e estas serem consistentes com os atos. Nesse caso, serão os atos que revelam as intenções dos atores (March e Olsen, 1989: 47; no mesmo sentido: Pressman e Wildavsky, 1984: 121).

A análise dos discursos revelou-se informativa, e a maioria dos discursos consistentes; mas nem sempre. Face a inconsistências no discurso ou falta de discurso, optou-se por tentar apurar as intenções dos atores a partir dos respetivos atos: as palavras são mais “baratas” do que os atos. O mecanismo é sujeito a enviesamentos e, por isso, é desejável atender a várias fontes para extrair conclusões robustas, o que nem sempre foi possível.

IX.2 ABORDAGENS NEOINSTITUCIONALISTAS

Esta investigação assenta num pressuposto neoinstitucionalista histórico: as instituições e a sua evolução afetam as condutas dos indivíduos; mas como? Comece-se pela definição de instituição:

“Instituição será a ideia, princípio, comportamento, regra ou organização social que numa dada sociedade contribuem eficaz e fundamentalmente para dotar de sentido o mundo envolvente de cada elemento da mesma, permitir a comunicação no grupo, perpetuar (pela tradição e pela renovação intra-sistemática) a comunidade, dirimir os seus conflitos, enfim, satisfazer material, cultural e/ou espiritualmente as necessidades do colectivo e de cada pessoa na sua relação com o todo.” (Cunha, 1987: 359; no

mesmo sentido, North, 1992: 3-4, 6 e 107)

As instituições reduzem a incerteza, porque oferecem referências e guias para as condutas dos atores (North, 1992: 22). “Não pode conceber-se sociedade sem instituições.” (Cunha, 1987: 363).

O nível de abstração permite dividir as instituições, designadamente as políticas, em três níveis: a instituição-ideia, que enforma (embora não-exclusivamente) as condutas dos atores, dentro e fora das instituições formais; a instituição-regra; e a instituição-organização, com personalidade jurídica ou sem ela (Cunha, 1987:359).

A adesão dos atores às instituições é um “[...] processo de desenvolvimento de um complexo normativo social de status e papéis que, através da integração institucional, cada indivíduo aceita.” (Cunha, 1987: 362). Este processo, a institucionalização, influencia ou determina as condutas dos atores e das organizações que dirigem ou nas quais estão inseridos (Thelen e Steinmo, 1998: 2 e 22). Por isso, a observação das condutas dos atores (incluindo as suas posições e declarações) permite estimar com aceitável aproximação que instituições-ideia e que instituições-regra os motivam e quais são os mecanismos de resistência à mudança (North, 1992: 103).

Caracterizam-se a seguir as três teorias neoinstitucionalistas e como interpretam o problema sob investigação. Sublinha-se que as instituições (embora sejam variáveis independentes) não determinam as condutas dos atores. Elas identificam incentivos, constrangimentos, e restrições às condutas e às decisões dos atores; mas estes têm vontade própria e usufruem de livre arbítrio (*agency*) cabendo-lhes sempre a decisão (Thelen e Steinmo, 1998: 26); isto é, os atores são influenciados pelas instituições (*structure*), mas também são variáveis independentes.

IX.2.1 Neoinstitucionalismo da escolha racional

O neoinstitucionalismo da escolha racional valoriza muito a racionalidade dos atores. Assume que as preferências são estáveis (Hall e Taylor, 1996: 945); que os atores são sensíveis a incentivos (Margolis, 1982: 99) e que podem ser altruístas (North, 1992: 20-21). As decisões de cada ator baseiam-se no seu cálculo estratégico de benefícios e custos, sobre as alternativas que elencou, relativos a um intervalo de tempo determinado; e escolhe a opção que melhor o satisfaz (*satisficing*). São decisivos os elementos quantitativos e quantificáveis; fatores que não possam entrar no cálculo são desvalorizados (Simon, 1955). As preferências dos grupos resultam da composição das preferências dos respetivos membros – tendo presente que a composição das preferências de atores racionais dificilmente produz preferências sociais

racionais (Arrow, 1963).

A lógica dedutiva cria rigidez e dificuldades para lidar com as inconsistências e as contradições; a quantificação não é sempre possível, pois há aspetos que as pessoas não querem ou não conseguem formalizar ou quantificar (emoções, tradições, etc.), e que são incontornáveis na maioria das pessoas. E para a larga maioria das pessoas e até organizações, encontrar a solução ótima é uma operação longa, tecnicamente difícil, e consumidora de recursos (Thelen e Steinmo, 1998: 8).

A realização de cálculos estratégicos para cada decisão, causa um grande consumo de recursos (a começar pela especificação das várias alternativas, até à avaliação dos benefícios e custos de cada uma delas ao longo do tempo), e pode ser causa de instabilidade, porque uma decisão pode ser inconsistente com a anterior e as seguintes, tornando os atores e as suas sequências de decisões difíceis de entender, desde logo pelos próprios protagonistas e pelos seus serviços (Hall e Taylor, 1996: 943).

Esta previsão do neoinstitucionalismo da escolha racional não se ajusta à conduta típica dos oficiais da Armada, nem aos atores políticos. Ninguém alguma vez sugeriu ou mostrou ter identificado possíveis alternativas, tê-las analisado e ter feito um ordenamento, de acordo com o balanço de custos e benefícios de cada uma, do qual emergia aquela que se propunham defender. Não há no espaço público estudos, seja de que origem for, que considerem e ordenem alternativas, nem sequer após 2011, quando a Autoridade Marítima assumiu maior atenção mediática. A Armada assumiu uma defesa mais robusta da sua posição; mas não houve outros atores que suprissem a deficiência de identificação de alternativas e de fundamentação quanto a custos e benefícios. Em especial, os atores políticos e os órgãos de soberania não promoveram análises de alternativas, nem avançaram critérios para as ordenar; nunca suscitaram debate público; e não há documentos políticos (*policy papers*), com as análises dos partidos ou dos governos sobre a Autoridade Marítima.

Os factos sugerem que o modelo que a Armada prefere não tem as vantagens alegadas – só não se divulga informação que não é favorável. E excluem o neoinstitucionalismo da escolha racional neste âmbito. Mas não se conclui que as decisões dos atores não foram ou não são racionais; só não seguem o modelo neoinstitucionalista da escolha racional.

IX.2.2 Neoinstitucionalismo histórico

O neoinstitucionalismo histórico assenta numa ideia fundamental: a História importa; não só por se poder aprender com o passado, mas ainda porque as instituições ligam o passado ao futuro (North, 1992: vii). Está aqui em causa um conceito eclético e alargado de

“instituição”, para o qual não basta estudar as configurações institucionais formais para perceber as políticas públicas – as distribuições informais de poder, atitudes e condutas políticas também são relevantes (Thelen e Steinmo, 1998: 4).

Para o neoinstitucionalismo histórico, as instituições mais antigas não impõem só incentivos ou restrições; elas influenciam, e podem por vezes determinar, o presente e o futuro (*path dependency*) (Crozier e Friedberg, 1977: 350; no mesmo sentido, Thelen e Steinmo, 1998: 7); as instituições tendem para a continuidade (North, 1992: 112; Thelen e Steinmo, 1998: 24).

Esta teoria assume que as preferências dos atores são endógenas, influenciadas pelas instituições, no que se distingue da anterior (Thelen e Steinmo, 1998: 9). Por isso, assume que os atores tendem a seguir (um pequeno número de) normas e regras amadurecidas ao longo do tempo, as quais se revelam ou descobrem pela análise dos seus atos, das suas regras profissionais e operacionais, ou de regras de senso-comum (March e Olsen, 1994: 745; Thelen e Steinmo, 1998: 9).

A mudança sempre foi inerente ao mundo e às sociedades: “O tempo tudo come e consome; a moral anda com o tempo.” (AV, 1816: 392). Mas o neoinstitucionalismo histórico visa explicar (e explica mais facilmente) o que resiste a mudar ou que muda lentamente, e ajuda a encontrar as pistas que explicam essa resistência; dificilmente explica mudanças. As instituições preservam-se resistindo à mudança e desenvolvendo critérios de sucesso, de distribuição de recursos e normas constitucionais (March e Olsen, 1989: 55); só mudam se as propostas de reforma se ajustarem a estas condições (Hall e Taylor, 1996: 940) ou se as pressões externas forem muito significativas (March e Olsen, 1989: 106; Thelen e Steinmo, 1998: 18).

A influência que o neoinstitucionalismo histórico atribui às instituições no presente e no futuro tem uma natureza indutiva, a qual também se distingue da natureza dedutiva do neoinstitucionalismo da escolha racional (Thelen e Steinmo, 1998: 12).

O peso da História e das instituições antigas é valorizado no discurso da Armada e de vários atores individuais dela próximos, concordando com o neoinstitucionalismo histórico:

“A concentração de serviços de fomento da Marinha, tem vindo a ser considerada desde longa data, com proveito para o País;

Desta concentração pode resultar também a autonomia do Ministério da Marinha, que deve ser tida como mais proveitosa em Portugal [...]” (Lacerda, 1934: 1191)

“[...] é com tristeza que vemos sair do âmbito do Ministério da Marinha organismos onde serviram distintos oficiais da Armada cuja acção muito contribuiu para o prestígio da Corporação.” (Fonseca, 1977: 518)

“[...] a lei não interessa aqui. Vários presidentes da República e governos conviveram com ela nestes anos e não suscitaram dúvidas. O que importa é o modelo de duplo uso.” (Gomes, ex-CEMA citado por Freire (2014) e não desmentido)

A AMN é “uma emanção da Marinha” (Fragoso, CEMA, entrevistado na RTP, 2014).

O neoinstitucionalismo histórico não explica a extinção do Ministério da Marinha (Jul-1974), quando pescas, marinha mercante, pilotos e portos deixaram a DGSM, para darem origem à chamada Administração Marítima. Os oficiais da Armada perderam muitos cargos que então ocupavam; uma perda de poder que ocorreu justamente quando as FA pareciam ter todo o poder no país. Ocorreu um evento brusco que interrompeu um regime e uma tendência; não houve manifestações de oposição ou resistência a essa mudança. O neoinstitucionalismo histórico não explica esta mudança. A mudança ocorreu pelas circunstâncias concretas do momento; não foi enformada pelas instituições que vinham do passado. Mas ajuda a perceber o retomar da tradição corporativista no DL 20/82 e no DL 300/84.

O neoinstitucionalismo histórico também não consegue explicar a rutura ocorrida em 1982, pois nem sequer ocorreu um evento brusco que impusesse ou precipitasse um corte com uma política com muitas décadas; explica a resistência à mudança, designadamente das FA, mas não a reforma. É certo que a 1ª Revisão Constitucional estava anunciada na CRP-1976 e havia uma conjugação de vontades do PS, do PSD e do CDS para fazer mudanças de fundo, pelas e dentro das instituições. Mas o corte com o passado (o fim do Conselho da Revolução e o afastamento das FA da segurança interna), anunciado pelo PSD e CDS, com a oposição do então PR, foi mais do que parecia poder esperar-se do PS, dividido na matéria. A resistência à mudança das FA devia-se a estarem interiorizadas nos oficiais as normas e as práticas associadas a ter militares e as FA (desde que são concebidas como tal) presentes nos cenários domésticos e na governação do país; a sua exclusão definitiva (ao contrário de 1974, em que continuaram a autodirigir-se) impôs um corte radical com o passado. Esse corte envolvia a perda de benefícios materiais e imateriais para os oficiais, anunciada em 1982 (ao contrário de 1974, em que mesmo confinados a autodirigir-se, os oficiais da Armada tinham, além desse poder, os benefícios decorrentes do serviço nas capitánias).

O neoinstitucionalismo histórico também não explica bem as mudanças de 1991, de 1995 e de 2002, cujos agendamento e iniciativa couberam aos atores políticos, sem que outros tivessem exercido pressão explícita ou mediática. Mas volta a explicar bem a resistência dos oficiais da Armada à mudança, e o longo período de mudança desde 1982, pois a Armada tem conseguido resistir durante décadas aos vários impulsos reformistas no setor, preservando e até aumentando o núcleo do poder na Autoridade Marítima. O entrosamento entre a Armada,

e a DGAM e a PM, concebido pelos oficiais da Armada para evitarem deixar de dominar esta política pública (Silva, 1990), cristalizou-se na Armada, animada pela cultura militar-naval e pelos benefícios que proporciona aos oficiais. As infrutíferas ou incompletas iniciativas reformistas de 1991-1995, de 1996-2002 e até de 2013-2015 revelaram uma eficaz resistência à mudança, e sedimentaram na Armada a ideia já institucionalizada de militarização da Autoridade Marítima, o que contribuiu para aumentar a resistência à mudança.

O neoinstitucionalismo histórico é também superior ao racional para explicar por que motivos os oficiais da Armada se satisfazem em resistir à “perda” da DGAM e da PM em vez de procurarem outra opção com um melhor balanço de custos-benefícios para o país. Assim, institucionalizado um modelo que lhes traz benefícios materiais e imateriais, e tendo a percepção de que a “narrativa das poupanças” tem êxito político, será um custo desnecessário e inútil procurar melhores alternativas – sem saber se elas existem; e a existirem, podendo não ser melhores para eles.

IX.2.3 Neoinstitucionalismo sociológico

O neoinstitucionalismo sociológico (desenvolvido pelas ciências da organização) está de acordo com muito do que defendem os anteriores (desenvolvidos no âmbito da ciência económica e da ciência política): com o histórico, assume que as preferências são endógenas, que a racionalidade é limitada e que as instituições visam reduzir a incerteza. Mas alarga o leque das instituições que afetam as condutas dos atores, acrescentando aspetos culturais, difíceis de especificar com rigor, e que vários estudiosos entendem que influenciam, e devem influenciar, as suas decisões; será o caso das tradições, dos padrões morais, de símbolos e outros. Ao diluir as fronteiras conceituais entre instituições e cultura, o neoinstitucionalismo sociológico eleva os elementos culturais a instituições, e afasta-se dos cálculos estratégicos do neoinstitucionalismo da escolha racional; mas não se afasta do histórico, que aceita um conceito mais alargado de instituições (Hall e Taylor, 1996: 946-948).

Uma hipótese nuclear do neoinstitucionalismo sociológico é que as preferências dos atores são endógenas, e que os atores se definem pelos seus papéis (Powell e DiMaggio, 1991: 11; Hall e Taylor, 1996: 949). Neste contexto, merece destaque o que se convencionou chamar “politicamente correto”, por traduzir uma norma cultural (*a guiding idea*), que trará custos a quem a recuse e uma sensação de integração a quem a siga. Significa adotar posições alinhadas com as ideias e os atores que gozam de “boa imprensa”, ou boa imagem pública, e obter aprovação por atores de referência (*appropriateness*); isso facilita a aceitação social dos atores que adotem tais posições (March e Olsen, 1989: 160).

É consistente com a racionalidade limitada: sem toda a informação relevante, e sem capacidade cognitiva para processar toda a informação relevante, muitos atores individuais não deixam de tomar uma decisão, fazendo-o com base em pré-conceitos, e referências em que confiam, que conhecem do espaço público, das organizações em que servem ou dos grupos em que se afiliaram. Por isso, muitos atores procuram manter uma presença no espaço público consistente com uma imagem, que julgam ser-lhes favorável, a criar ou manter nas opiniões públicas e, sobretudo, publicadas. Podem assim explicar-se mudanças organizacionais com base na busca de (maior) legitimidade social¹⁹⁰. Prova disso é a frequência com que cada vez mais e diversos serviços públicos incluem no seu discurso o empenho no emprego eficaz e eficiente dos recursos dos contribuintes.

O neoinstitucionalismo sociológico oferece uma explicação mais robusta do que o histórico para a Autoridade Marítima: alega-se o sucesso passado da militarização para a manter, e sobretudo alega-se que sai mais barato ao país, e a comunidade, mormente em tempos de crise, considera esse critério adequado (Rodrigues, 2011a). A adequação deriva da avaliação das consequências (utilitarismo) e não de um ou mais princípios, como o cumprimento da CRP e da lei (March e Olsen, 1989: 162).

De facto, as afirmações de poupanças traduzem só a adaptação a uma tendência com décadas: as despesas sociais são preferidas às despesas nos setores da soberania (incluem a segurança interna e a defesa) (IDN, 2013: 7-10). Aceitando que a tendência corresponde às preferências políticas e do povo, pode-se construir um discurso com base na ideia de que é bom poupar recursos do Estado gastos em funções não-sociais, porque permite gastar mais nas funções sociais.

Os oficiais da Armada aplicam sem esforço este discurso, porque mantêm há muito a imagem do exército que se define por uma cultura de serviço – por oposição à cultura do Exército, de poder e de ocupação de território (J.Freire, 2009: 151-154). Mas a Armada só defende a concentração para servir melhor e poupar, se com isso evitar perder recursos ou autonomia; se a concentração lhe acarretar tais perdas, como no fim da aviação naval em 1952, na fusão de serviços de saúde e de ensino militares, na fusão do IH com o IGE, no sistema “Costa Segura”, e na subordinação dos exércitos ao MDN (tentada por Salazar em 1934 e em 1940 e por Caetano em 1969), a Armada opôs-se, e opõe-se.

O neoinstitucionalismo sociológico ajudará ainda a explicar a tolerância dos órgãos de soberania face às ambições de autonomia dos oficiais da Armada. Assim, os atores políticos

¹⁹⁰ “a ‘logic of social appropriateness’ in contrast to a ‘logic of instrumentality’.” (Hall e Taylor, 1996: 949).

poderão sentir-se vinculados a normas sociais e culturais, que atribuem um valor positivo à Armada na comunidade, ou pelo menos, acrescido face a outros serviços; desrespeitar tais normas (se existirem) pode trazer custos indesejáveis aos atores políticos, em impopularidade nas opiniões públicas e publicadas, ou em tempo perdido e desgaste psicológico a dar explicações face a escrutínios adversos. Caso os atores políticos calculem não sair em vantagem num confronto com uma entidade, porque ela está bem vista pela comunidade, é racional que evitem o confronto – ou seja, pode evitar problemas tolerar os desejos da Armada. Quando o MDN disse em 2014 “o mar é da Marinha” (Branco, 2014a), poderia estar a tentar passar uma imagem adequada ao evento, mas também ajustada ao contexto da reforma da defesa em curso, na qual reforçou as fronteiras entre a Armada e a Autoridade Marítima, contra as posições da Armada, a qual visaria compensar com palavras que despertam nos marinheiros emoções positivas.

IX.3 OS CONCEITOS E MODELOS DE CORPORATIVISMO

IX.3.1 Corporações e corporativismo

Há três tipos de corporativismo a considerar aqui. Um, é o espírito de corpo dos grupos profissionais; quando estão em causa militares é o militarismo. Outro, é o regime orgânico das corporações de ofícios, com origem na Idade Média. O terceiro, refere-se ao regime político, o corporativismo de estado (J.Freire, 2017c), que surgiu nos anos 1920s na Europa, com uma visão organicista e hierárquica da comunidade, e associado a ditaduras (Winkler, 1976); em Portugal foi adotado pela Constituição de 1933, como elemento estruturante do Estado Novo, e foi extinto em 1974 (Williamson, 1989).

Começa por se caracterizar a unidade básica do corporativismo:

“As corporações, grémios, ou guildas, eram associações de artistas do mesmo ofício, e portanto, de carácter profissional. Constituíram-se para a defesa colectiva dos artesãos, que assim procuravam manter a sua liberdade económica e civil [...]”(Ribeiro, 1938: 8)

“Corporação é uma associação de indivíduos que exercem a mesma profissão ou actividade.” (Afonso, 1964: 71)

“A cada ofício correspondia uma corporação, a cada corporação o seu estatuto, ou regimento [...], o conjunto de «leis privadas» que regulamentava cada ofício [desde a Idade Média até ao século XIX].” (Pereira, 1994: 58)

A corporação, mas mais sofisticada do que os “mestrados” ou “corporações de ofícios” da Idade Média, foi ainda a unidade orgânica fundamental do corporativismo de associação, o instrumento ou instituição nuclear do corporativismo como regime político:

“A Corporação reúne no seu seio todos os que, como empresários, técnicos ou operários, participam em certa forma de actividade produtiva para que da colaboração

saia o entendimento na resolução dos problemas económicos e sociais.” (Caetano, 1941: 65)

As corporações assim definidas têm uma vertente de representação de interesses, outra de lealdade à função ou profissão, e uma de disciplina sobre os seus membros (Cawson, 1985: 5; Williamson, 1989: 29) todas estruturantes das corporações nos três tipos de corporativismo.

O corporativismo de estado assentava na ideia de que, face a conflitos de interesses nos setores produtivos, é possível encontrar soluções negociadas envolvendo e patrocinadas pelo Estado, que tragam benefícios aos envolvidos e à comunidade (Cawson, 1985: 8); isso impõe

“[...] a colaboração entre classes e grupos sociais, em prol da unidade nacional e do princípio hierárquico que nela se contém.” [enquadra] “diversas actividades: económicas, culturais, morais, administrativas...” [ou estrutura] “tão só a vida económica, disciplinando a concorrência entre os produtores e sobretudo as relações do capital com o trabalho. [...] A colaboração de que se trata promete resultar na harmonia entre as classes, na justiça entre os homens, na maior fecundidade social. Ao disciplinar os conflitos, o corporativismo quer ser a melhor resposta possível ao velho dilema liberdade-autoridade.” (Lucena, 1976a: 100; no mesmo sentido, Ribeiro, 1938: 69-92)

Outros autores densificaram estas ideias¹⁹¹, de modo a balizar o objeto:

“[...] o grupo corporativo já não tem [...] uma órbita definida por meros interesses privados; tornou-se mais vasto o seu âmbito, traçado agora de acordo com os interesses nacionais.” (Ribeiro, 1938: 87) Mais adiante retira daí uma consequência: “[...] o corporativismo admite a iniciativa individual mas também preconiza a intervenção do Estado.” (Ribeiro, 1938: 96)

“[a corporação] estabelece a subordinação do interesse individual ao interesse corporativo e que ajusta este ao interesse regional e nacional. [...] o Estado só deve guardar a coordenação e a fiscalização superior da acção corporativa. [...] Todo o poder corre o risco de abuso. [...] O que o senhor funcionário diz é uma escritura.” (Caetano, 1941: 25-27) Concluindo: “Um Estado forte e justo, mas sem estatismo, eis o que se deverá obter no sistema corporativo.” (p.31). Uma década mais tarde, o autor mantinha estas posições (Caetano, 1950)

“Quando se fala em corporativismo, ora se está a designar uma parte ora o todo. A parte é a organização corporativa propriamente dita, conjunto de instituições ‘sui generis’ que enquadram a sociedade nas suas ‘forças vivas’. O todo é um regime que decerto se realiza através desse conjunto institucional mas cujos princípios o ultrapassam.” (Lucena, 1976a: 99; no mesmo sentido, Ribeiro, 1938: 92)

“Para que se possa falar em sistema corporativo, é com efeito preciso que a colaboração de classes seja orgânica e permanente. O corporativismo representa uma domesticação escalonada e bem assente da luta de classes e não o seu impedimento ocasional e maldestro. [...] Para que de regime se trate é necessário que a colaboração de classes

¹⁹¹ Por exemplo: “*The corporative tradition implies a value system based upon widespread acceptance of hierarchy, elitism, organicism, and authority.*” (Wiarda, 1989: 146). Outro autor define o corporativismo como “[...] *a theory of society based on the incorporation of groups in the policy-making processes of the state as a mode of overcoming the conflicts of interest between labour and capital.*” (Parsons, 1995: 257).

não seja por via de regra informal, esparsa ou temporária. É preciso que o interclassismo se torne o fundamento da sociedade e do Estado. Que a colaboração de classes tenda a informar toda a vida política e social. [...] Decisiva é portanto a prática capacidade de impor soluções globais interclassistas [...].” (Lucena, 1976a: 102-103) E nota mais adiante: “[...] o corporativismo também nunca deixa que os afrontamentos sociais, quaisquer que sejam, ponham em perigo a sua unidade nacional.” (p.110)

Numa abordagem mais moderna, que superou a ligação dos regimes corporativistas às ditaduras dos anos 1920s e 1930s, Philippe Schmitter notou a atualidade do corporativismo na representação de interesses económicos (Schmitter, 1974: 93-94). O seu pensamento evoluiu e aproximou-se à realidade ao substituir representação por intermediação desses interesses ante o Estado (Schmitter, 1985: 55-59). Esta abordagem neocorporativista ou corporativista liberal estuda a concertação de interesses em conflito e a sua colaboração, em estados democráticos, na formulação e concretização das políticas públicas em três níveis: o macrocorporativismo, no plano nacional; o mesocorporativismo, nos vários setores; e o microcorporativismo, entre as empresas e o Estado (Cawson, 1986: 68-125; Williamson, 1989: 144-167). Não se trata de um regime político, mas duma abordagem colaborativa às políticas públicas, com os atores privados a substituir as burocracias públicas naquelas políticas (Williamson, 1989: 98-118).

A esta tese interessa o corporativismo relativo aos atributos das corporações, de que se destacam o espírito de corpo e a disciplina interna; mas importa diferenciá-lo dos outros dois.

IX.3.2 Corporativismos de estado e de associação e a Autoridade Marítima

A influência dos corporativismos sobre a Autoridade Marítima só se coloca durante o Estado Novo, pois a Constituição de 1933 criou o regime corporativo (art.5º); não houve antes nem depois. Mas importa saber se o corporativismo como regime político e o corporativismo de associação criaram práticas ou normas culturais que afetaram a Autoridade Marítima; foi esta, na sua conceção e funcionamento, afetada pelo sistema corporativo, ou pela conceção ou funcionamento de uma ou várias corporações? Será razoável assimilar o Ministério da Marinha, que tinha vastos poderes e abrangia várias corporações, a uma supercorporação?

No Estado Novo, as corporações eram pessoas coletivas de direito público (nº1 da Base II da lei 2086) formalmente autónomas do Estado, e juntavam os atores laborais e patronais de cada setor (tipicamente, económico), organizados, para conciliar as divergências entre eles, e formular e concretizar políticas que beneficiassem a nação, segundo uma visão organicista. Não foram organizadas segundo o princípio hierárquico; mas o Estado dominava-as.

O regime corporativo não alterou a Autoridade Marítima nem os ministérios; a defesa, a diplomacia, a justiça e a segurança interna não foram corporativizadas. Não podiam ser, nem deviam ser, pois não são funções com natureza económica, nem se admitia que a conciliação

de interesses no setor se fizesse por negociação entre as partes, porque o Estado é uma das partes. Sendo aquelas, funções básicas do Estado, a organização dos ministérios continuou a ser hierárquica e a depender dos membros do Governo.

Poderia considerar-se um ministério como supercorporação, por coordenar todas as funções e as corporações de um setor (Lucena, 1976a: 163, 166 e 317); e estender o conceito ao Estado (Ribeiro, 1938: 89). Mas isso espria o conceito muito para lá do que foram as corporações e do que foi o seu princípio organizador; se tudo são corporações, nada o é. Por tudo isto, o corporativismo de associação não é central nesta investigação, nem é relevante para a Autoridade Marítima.

Porém, como já foi assinalado, o Estado tinha uma presença de relevo nas corporações; era apresentado como corporativismo de associação, mas foi em geral controlado pelo Estado (Ribeiro, 1945: 287). Por exemplo, as Casas dos Pescadores (órgãos corporativos primários) eram presididas por autoridades administrativas, os capitães dos portos e delegados marítimos (Base VI da lei 1953). Havia oficiais da Armada (por lei ou como delegados do Governo) na Junta Nacional da Marinha Mercante, na Junta Central das Casas dos Pescadores e a Direção da Marinha Mercante dirigia caixas de previdência – organismos corporativos primários ou que pertenciam à Previdência Social, a qual por sua vez servia o regime corporativo (Lucena, 1976a: 385). E o Ministério da Marinha financiava, além dos armadores, a Junta Central das Casas dos Pescadores (Lucena, 1976b: 92). Era mais do que “a coordenação e a fiscalização superior” que defendeu Caetano (1941: 26).

A presença de oficiais da Armada em organismos corporativos visava assegurar o controlo pelo Estado dos organismos que tinham alguma autonomia, por pessoas nas quais o Governo confiava e que teriam uma vantagem profissional no conhecimento do setor – havia um século (desde 1839) que a dirigiam. Os capitães dos portos e os delegados marítimos não dirigiam as Casas dos Pescadores como instrumentos da Autoridade Marítima; nem eram instrumentos que o regime corporativo aplicava sobre ela; nem as suas contrárias: a influência das corporações sobre as políticas públicas era pequena (Schmitter, 1974: 28). Tratou-se só de o Governo explorar o gosto dos militares por mandar (Vagts, 1959: 355) e o conhecimento técnico-profissional, para controlar organizações e comunidades cujas posições podiam ser nefastas para o Governo. Lucena (1976a: 103) classificou o modelo como um “corporativismo fundado na coação”. Não há notícia de qualquer autoridade marítima ter rejeitado ou sequer desgostado do encargo, nem, desde antes, ter rejeitado a presidência dos tribunais marítimos.

Está por saber se os marítimos e os armadores apreciavam o modelo. Mas, tendo sido criado em 1937 e reformado em 1968, mantendo-se aquelas autoridades a presidir às Casas

dos Pescadores durante todo o Governo de Caetano (1968-1974), é improvável que esta opção fosse rejeitada pelos administrados – a menos que o medo de expressar tal rejeição levasse a autocensura, hipótese que não se pode descartar, pois o Estado Novo era uma ditadura.

Uma possível razão para não se saber de contestação é o facto de os capitães dos portos já terem desde 1839 significativos poderes sobre as atividades marítimas e o setor do mar em geral, por via das capitánias e dos tribunais marítimos. Numa época em que as comunicações se faziam em dias ou semanas, os órgãos desconcentrados tinham naturalmente um grande poder nas comunidades locais. A direção das Casas dos Pescadores acrescentava-se ao poder das autoridades marítimas nas comunidades onde estavam colocadas. Mas como os titulares só faziam comissões de alguns anos, dificilmente se criavam “pequenos ditadores” (como podia ocorrer com regedores e outras autoridades administrativas com mais longos mandatos), e não se gerava entre as comunidades aversão aos órgãos, mas só e eventualmente a uma ou outra pessoa, a qual se extinguia com o titular seguinte.

Não surpreende que a memória organizacional da Armada registre com nostalgia a perda deste poder; e até que haja bolsas de nostalgia nas comunidades piscatórias pela subordinação quase-hierárquica aos oficiais da Armada; foi assim desde que há memória, no Estado Novo só foi mais intensa. Estas hipóteses podem explicar a passividade de pescadores, marítimos, armadores e proprietários de embarcações face à militarização da Autoridade Marítima; não se conhecem posições de relevo ou reiteradas nos *media* nacionais, de aversão à militarização da Autoridade Marítima nas comunidades costeiras. A matéria exige uma investigação mais profunda, e nos locais, que extravasa os objetivos da presente tese.

IX.3.3 As corporações dos oficiais das Forças Armadas

As FA integram a administração direta do Estado através do MDN. Por isso, os oficiais das FA são funcionários públicos e servidores do Estado. Têm um estatuto e uma carreira próprios e especiais, por a nação lhes atribuir a guarda e o uso das armas mais poderosas do país. Têm, como nenhuma outra carreira pública, restrições de liberdades e direitos, previstas na CRP e na lei, enquanto prestam serviço ativo.

Do ponto de vista sociológico, podem identificar-se os principais traços comuns à maioria dos oficiais, tendo presente que não são universais e que há exceções: têm uma forte inclinação para a ação (Vagts, 1959: 308); têm uma inclinação para a aversão à mudança e o conservadorismo, se a mudança não favorecer os seus interesses imediatos (Vagts, 1959: 30; Busquets, 1996: 282-284; J.Freire, 2011: 9); tendem a construir uma representação singular e até elitista sobre si próprios (Vagts, 1959: 321; Carrilho, 1985: 158-163); têm pensamento

político-estratégico (Ferreira, 1989: 428); no intervalo entre as operações militares, têm tempo para reflexão e ação política (Vagts, 1959: 295); e dirigem organizações hierarquizadas, nas quais a obediência e o controlo (através da disciplina) são cruciais, mais do que nos demais serviços públicos (Oehling, 1967: 95).

No cimo estão os oficiais-generais, postos a que só alguns oficiais podem aceder, pela natureza triangular dos quadros e por razões estatutárias¹⁹²; o acesso ao cargo de topo em cada ramo (CEM) é exclusivo para os oficiais de determinados quadros. Os oficiais-generais são os principais responsáveis pela administração, e pela defesa e desenvolvimento do espírito de corpo e da cultura organizacional do seu exército¹⁹³. Têm contacto frequente com os órgãos de soberania eleitos, e intenso, com o MDN. Em cargos políticos, tendem a transportar consigo a cultura organizacional do seu exército e a atuar como representantes dele (Vagts, 1959: 325). São raros os oficiais insensíveis a benefícios; os oficiais mais jovens serão mais motivados por benefícios materiais, ou materializáveis a curto prazo (Vagts, 1959: 296; Cabrita, 2014), à semelhança dos funcionários públicos civis (Feit, 1973: 9; Dunleavy, 1991: 200); os oficiais-generais tendem a preferir os imateriais (autonomia¹⁹⁴, prestígio público, ou poder – medido pela quantidade absoluta de recursos ao seu dispor, ou comparado com os serviços, nacionais ou estrangeiros congêneres ou concorrentes).

A ambição de poder e autonomia dos oficiais-generais é conhecida (Perlmutter, 1977: 281; Wiarda, 1989: 135; Carrilho, 1994: 88; Busquets, 1996: 287) e em Portugal: “[...] os escolhidos *beati possidentes* do seu grão de poder, nas suas várias sedes: representantes eleitos e funcionários públicos, [...] forças armadas e de polícia, [...]” (Almeida, 2003: 77). Em muitos casos, passam da ambição à concretização, em Portugal e não só:

“Acreditar que as Forças Armadas não são um grupo de pressão eficaz sobre o poder político constitui um erro político.” (Janowitz, 1960: vii). “Claramente, a conduta política das Forças Armadas, como a de qualquer grande organização, está fundada em fortes elementos de interesse pessoal e organizacional.” (Janowitz, 1960: 285; no mesmo sentido, Oehling, 1967: 226 e 268; Goodman, 1996: 38; Serra, 2010: 72)

“Certos factos, no entanto, assinalam que a influência militar se processa agora através

¹⁹² As promoções a oficial-general, e dos oficiais-generais, são propostas pelos respetivos ramos, aprovadas pelo MDN (alínea x) do n.º 3 do art. 14.º da LDN-2014) e confirmadas pelo PR (n.º 2 do art. 25.º da LOBOFA-2014).

¹⁹³ Vagts (1959: 325) referiu a “*honor of the army*” a propósito da elevada prioridade atribuída pelos oficiais-generais à defesa do prestígio dos exércitos. Já foram aqui citados exemplos desta atitude na Armada (Melo, 2015: 115; 2017: 202).

¹⁹⁴ “*Autonomy is valued at least as much as resources, because autonomy determines the degree to which it is costly to acquire and use resources.*” (Wilson, 1989: 195). Esta situação ocorre nas organizações em geral (Halperin, 1971: 88).

de mecanismos informais mas não menos institucionais e não menos determinantes.” (Ferreira, 1989: 448)

“[...] os militares têm as armas, têm interesses, e têm de os defender. Tal defesa não se compadece muitas das vezes com a elevação de carácter que se lhes atribui.” (Caeiro, 1997: 57)

“Com o passar do tempo, os oficiais politizaram-se, perdendo nesse lance a capacidade pura e despolitizada e assumindo-se, sem complexos, como mais um grupo empenhado em defender os seus interesses corporativos.” (Vaz, 2001: 121)

“[...] se há aspectos em que as organizações militares se aproximam das civis, um deles é seguramente o de que jamais deixarão de procurar vias para influenciar, se não mesmo para condicionar, a autoridade civil.” (Vaz, 2001: 248)

“Toda a Instituição Militar persegue fins próprios. No entanto, em sistemas democráticos, espera-se que não utilize os meios de violência ao seu dispor na defesa de interesses corporativos.” (A.Alves, 2008a: 128)

Muitos oficiais portugueses há muito que expressam a sua desconfiança em relação aos políticos civis, técnica e politicamente (Carvalho, 2012, 2013; Cabrita, 2015, 2017, 2019a, 2019b¹⁹⁵); Mouzinho de Albuquerque destacou-se nesse aspeto no século XIX (Telo, 1996: 44-48); vários analistas estrangeiros já a notaram, mas não é um exclusivo português (Mills, 1956: 174; Serra, 1975: 139; Wiarda, 1989¹⁹⁶). Com este lastro histórico, não surpreende que os oficiais resistam a políticas de que desgostam. Por exemplo, só em 2005 se atingiu o total de 40 mil efetivos militares decidido no final da década de 1970 (Agüero, 1995: 132¹⁹⁷); passaram anos até se começar a edificar o MDN, e deixar de ser só um elemento de ligação do Governo às FA; e a Armada continua a resistir à desmilitarização da DGAM e da PM. Estes exemplos revelam que “[...] o controlo civil só começou a ser efectivamente exercido nos inícios da década de 90.” (Maxwell, 1995: 194); e que não bastou implantar a democracia política e ter apoio estrangeiro para garantir a supremacia civil (Osuna, 2014: 227).

¹⁹⁵ Mesmo reconhecendo os distintos contextos, as referências a “destruir a Instituição Militar” (Cabrita, 2019b) parecem-se com a expressão “*trituration del Ejército*”, que agregou numerosos oficiais na sublevação de 1936 que levou à Guerra Civil de Espanha e ao Franquismo (Serrano, 1984: 391-393).

¹⁹⁶ “*The [Portuguese] military officer corps [...], by training and inclination [...] is suspicious of and hostile toward civilian parties and politicians and [...] it is particularly jealous of the military’s own special and elevated place in the system; its corporate rights and privileges; its higher sense of patriotism, verity, and the national interest, which stands above the divisive partisan squabbles; and its higher-order role and responsibility as the heroic savior and guardian of the nation.*” (Wiarda, 1989: 125-126). E mais à frente: “[...] *powerful vested interests like the church or the army retain their power and have not been democratized – these, not the parties or parliament, may still be the final arbiters of national politics; [...]*”.

¹⁹⁷ “*General Eanes moved the military closer to NATO perspectives and simultaneously arranged for a swift reduction of military forces from over 190.000 to a little over 40.000 in the course of a few years.*”

A desconfiança face aos políticos civis deve-se a uma ideia comum a vários oficiais em muitos países: creem ter mais legitimidade do que aqueles, graças ao caráter permanente da sua função e à transitoriedade dos políticos¹⁹⁸; resistem à supremacia civil, pois consideram-se guardiães das “essências nacionais” (Vagts, 1959: 32; Linz et al, 1995: 85; Serra, 2010: 44). Os servidores públicos civis também revelam desconfiança em relação aos políticos, pelo seu défice de conhecimento das matérias, ou ignorância das mesmas (Weber, 1978: 991; DeHoog, 2000: 133); a desconfiança costuma ser maior nos serviços centrados em grupos profissionais (Gulick, 2003: 26); e acaba por não servir o país (Goldfinch, 2009: 9). A questão tem especial relevância com os militares, pois estes têm as armas mais poderosas do país na sua posse.

A caracterização dos oficiais da Armada representa uma análise mais fina dos traços dos demais oficiais feita acima; um dos pontos a realçar é que a Armada sempre foi muito ciosa da sua autonomia e contrária à sua retração, e isso é largamente manifestado e reconhecido:

“Esta corporação era, porém, extremamente ciosa da sua autonomia e reagia vivamente à ideia de deixar de ter um Ministério.” (Caetano, 1976: 163)

“A Armada sempre fez grande oposição à acção superiormente orientadora e coordenadora do Departamento da Defesa Nacional. [...] Os marinheiros [...] sempre pretenderam manter [a Armada] em regime de completa autarcia relativamente aos outros ramos militares.” (Valença, 1977: 69-70)

“A Marinha mostrava-se refractária a todas as tentativas de concentração de poderes em organismos como o Ministério da Defesa, a nível político, ou como o Estado-Maior General das Forças Armadas, a nível militar.” (Ferreira, 1992: 256)

“[...] a autoridade dos altos comandos [no Estado Novo] nunca foi reconhecida pela Marinha.” (Maxwell, 1995: 52)

“[...] a Marinha na sua tradicional e ciosa autonomia inter-ramos.” (Faria, 2000: 61)

“A Marinha [...] enfatiza a tradição e a independência [...]” (Vaz, 2001: 113)

As posições de vários CEMA, apesar do aveludado da linguagem, revelam os seus fins corporativistas (Silva, 1990; Ponte, 1992; Abreu, 2003a, 2003b, 2005a, 2005b; Gomes, 2009, 2014a, 2014b). E estão confirmadas por atos concretos, já referidos. Há semelhanças com as ambições de autonomia de outras armadas; nos EUA, a *USNavy* opôs-se à criação da Força Aérea (*USAF*) e do Ministério da Defesa (*DOD*) (Wilson, 1989: 186); e a espanhola resistiu à perda da Autoridade Marítima (Serra, 2010: 104).

IX.3.4 Corporativismo militar ou militarismo

O corporativismo militar ou militarismo é um tipo de corporativismo profissional. Ele eleva os fins do grupo profissional, ou o seu espírito de corpo, acima dos fins que esse grupo

¹⁹⁸ É a visão institucional, por oposição a uma visão ocupacional ou profissional, das FA (Moskos, 1981).

está vinculado a servir; o militarismo (*military way*) eleva os fins das FA ou o espírito de corpo militar acima dos interesses do estado ou nacionais. Identifica-se pelos seguintes traços:

- A preponderância do militar sobre o civil, dos requisitos militares e a ênfase de considerações, do espírito e dos valores militares na vida dos estados, e o desdém pelos políticos civis e pela supremacia civil (Vagts, 1959: 13-14, 17 e 453). Passa por estender as FA a matérias alheias ao comando direto ou às valências dum exército, a defesa nacional (Oehling, 1967: 325-326).
- “Militarista [...], na linguagem vulgar, [...] é aquele que ‘tem a mania’, que exagera atitudes e comportamentos militares, ultrapassando muitas vezes o que seria normal. [...] o militarismo consiste na perversão do exercício do poder pelos militares.” (A.Alves, 2008a: 124).
- Enquanto o imperialismo visa o aumento de território, o militarismo visa mais pessoal e mais dinheiro (Vagts, 1959: 15). No passado, o militarismo era um instrumento do imperialismo (Oehling, 1967: 322).
- O militarismo valoriza os benefícios dos modelos militares acima dos custos ou riscos que os mesmos impõem (Vagts, 1959: 16). É nocivo, pois desvirtua as essências nacionais, esgota as suas energias e reservas, e complica as relações internacionais (Oehling, 1967: 325). E porque tende a limitar o acesso à informação e outros direitos, liberdades e garantias dos cidadãos, e a aplicar a repressão mais severamente do que as polícias (Oehling, 1967: 171). A segurança impõe restrições; mas o militarismo excede o necessário para garantir a segurança e cria oportunidades para abusos.
- Manifesta-se com frequência em discursos que apontam ameaças, que só os militares detetam, e que causam insegurança e alarme social (Vagts, 1959: 34 e 341).

É, na substância, distinto da tecnocracia. Esta caracteriza-se por elevar a racionalidade científica ao mais elevado critério de decisão das políticas públicas; ainda assim, não é imune a enviesamentos (Oehling, 1967: 133). O corporativismo profissional eleva os interesses particulares da corporação ou do grupo profissional acima do interesse geral; a tecnocracia é só um método para alcançar a melhor decisão numa política pública.

O corporativismo militar resulta em parte da imagem que os oficiais das FA fazem de si em cada exército e no conjunto das FA, e concretiza-se, por exemplo, na rejeição empenhada das expressões “burocrata público” (Público, 2009) e “funcionário público”. Esta expressão é tecnicamente correta e não é depreciativa (Fernandes, 1990: 17 e 32; Laubadère e Venezia,

1997: 157-169; Cabrita, 2014); mas muitos oficiais rejeitam-na e afirmam que servem por vocação, sem limites e sem atender aos benefícios, ao contrário dos (demais) funcionários:

“Vasco Lourenço lembrou que os militares não podem ser tratados como ‘simples funcionários públicos’ [...]” (DN, 2011)

“Afirmar que os militares não são funcionários públicos (pelos quais nutrimos, aliás, o maior respeito), e tecer-lhes outros encómios mas, na prática, reduzir gradualmente a condição militar em termos de direitos e regalias, equiparando-os, deste modo, ao funcionalismo público em geral, [...] consubstancia uma atitude muito pouco séria.” (AOFA, 2012)

“Os militares, por força dos pesados deveres que lhes são exigidos, não podem ser confundidos com funcionários públicos.” (Carvalho, 2012)

“Os militares, [...] não são funcionários públicos e não devem ser tratados como tal, pelo Poder Político [...]” (Carvalho, 2013)

“Os militares não podem ser considerados funcionários públicos.” (Simões, 2013)

“Porque insiste o MDN em equiparar os funcionários públicos aos militares?” (Simões, 2015)

“[...] reduzir as Forças Armadas (FA) e as Forças de Segurança (FS) a um grupo diminuto, submisso e abúlico, de funcionários públicos prontos para qualquer missão, como se fossem máquinas acéfalas e irracionais.” (Cabrita, 2015)

“[...] ‘se andamos sempre a dizer que os militares não são funcionários públicos, nem devem ser levados cada vez mais para a lei geral do trabalho, qualquer comparação que se faça com qualquer outro grupo profissional é sempre negativo’, sublinha António Mota.” (Freire, 2018a)

Fora do meio militar e entre quem domine os conceitos, a designação não é controversa:

“As guerras com os diferentes lóbis dos funcionários públicos – começando pelos militares, passando pelos médicos, professores e juizes e acabando nos funcionários das repartições – merece um grande aplauso. O Executivo de José Sócrates está a mexer no que nenhum Governo em Portugal teve coragem de tocar. Honra lhe seja feita.” (Baldaia, 2005)

O militarismo e os corporativismos carregam uma conotação negativa, pela associação aos totalitarismos dos anos 1930s. O militarismo (ou melhor, os militarismos) desta época foram um extremo de um percurso que começou pelo menos um século antes com as FA e a cultura militar a deterem excessiva influência nas políticas públicas. Se o empenho no domínio pelas FA ou pelos modelos e cultura militares tiver origem civil aquela situação pode repetir-se (Vagts, 1959: 22). Os militarismos são raros, mas quase todas as citações de oficiais usadas nesta tese sugerem que os riscos não são obsoletos.

IX.3.5 Corporativismo militar-naval ou militarismo naval

O corporativismo militar-naval tem as características gerais do corporativismo e do militarismo, e as particularidades da cultura militar-naval. Refere-se à Armada, dirigida pelos

seus oficiais, que se veem como um corpo¹⁹⁹, disciplinado, com posições e condutas decisivas, neste caso sobre a Autoridade Marítima.

Não existe uma corporação da Autoridade Marítima, nem de oficiais da Autoridade Marítima; os oficiais em serviço na DGAM e na PM nunca se desligam da corporação de oficiais da Armada, nem da Armada, pois esta e aqueles serviços convergem no mesmo titular dos órgãos administrativos de topo (AMN-órgão e CEMA). Assim, os atores que importa observar é a Armada como ator institucional; os seus oficiais, que a dirigem e a representam; e entre os seus oficiais, o comandante da Armada (CEMA) é o principal.

Os oficiais são decisivos na enformação e na transmissão da cultura militar-naval. Pelo seu passado e valorização das tradições, a corporação dos oficiais (como outras) tende para o conservadorismo (Bastos, 1958: 25). De notar que a formação básica dos oficiais da Armada parece ser eficaz a garantir a adesão aos valores de autonomia e especificidades da Armada, que se prolonga quase sempre para lá do serviço ativo; pela escassez de exceções à defesa da Armada, esta parece ser mais eficaz a formar oficiais para a defender, do que servidores públicos para servir, de acordo com a CRP, a lei e as políticas públicas definidas pelos órgãos de soberania. Não é caso único (Campbell e Wilson, 1995: 289).

Embora os oficiais da Armada tenham sido e sejam atores da maior relevância nesta política pública, dificilmente alcançam os seus objetivos comuns sem se unirem – isto é, sem formarem um grupo estruturado ou corpo. A união e o espírito de corpo que sustentam a cultura militar-naval vêm das gerações anteriores, são recebidos por cada militar e são transmitidos às seguintes. A cultura militar-naval centra-se em símbolos, discursos e práticas que visam valorizar e defender a Armada e as suas atividades.

Importa apurar se, ou até que ponto, o corporativismo militar-naval explica ou ajuda a explicar as peculiaridades da Autoridade Marítima. O corporativismo militar-naval advoga a aplicação dos valores e da organização da Armada – de que se destaca a hierarquia, expressa na reverência pelo chefe e pela defesa da “unidade de comando” – a outros domínios da vida nacional (Vagts, 1959: 453); visa subordinar à influência militar-naval matérias alheias às competências da Armada (Oehling, 1967: 326); tenta elevar a Armada à mais alta prioridade (A.Alves, 2008a: 124), mesmo que tenha de sobrevalorizar as ameaças (Ribeiro, 2013). Neste

¹⁹⁹ De acordo com o decreto de 30-Dez-1868, que regulou as carreiras dos oficiais da Armada, o conjunto destes constituía uma corporação (art.1º); a “corporação dos oficiais da Armada” só deixou de existir e de integrar o discurso da Armada com o Estatuto dos Militares das Forças Armadas (EMFAR), aprovado e posto em vigor pelo decreto-lei nº34-A/90.

ponto, é necessário considerar uma ideia que se firmou na História da Armada:

“[...] o espírito de corporação da Armada revelou-se sempre mais forte do que as divisões políticas. Era um ponto de honra que ‘marinheiro não luta contra marinheiro’. Era justamente por causa disso que a maior parte dos golpes começavam pela tentativa de sublevar os navios no Tejo. Sabia-se que assim que um ou dois cruzadores passassem para um dos lados, os restantes navios ficariam quietos mesmo que não aderissem.” (Telo, 1999: 218)

Maurício de Oliveira citou a recusa do comandante do submersível “Espadarte” atacar navios sob controlo de oficiais revoltosos em Mai-1915 (Oliveira, 1936: 52-55). Não terá sido sempre assim. Na “noite sangrenta” (19-Out-1921), os militares da Armada que integraram os grupos que mataram oficiais da Armada e heróis de 1910, disseram que o faziam porque eles teriam prejudicado a Armada (Pereira, 1924: 134 e 174-175). Não houve oficiais da Armada a impedi-los ou a frená-los; haveria mesmo oficiais da Armada a dirigi-los; e alegaram estar a fazer justiça, por acharem que as vítimas tinham prejudicado a Armada. Aplicar a pena de morte revela que acharam que a conduta dos executados era traição e exigia justiça sumária²⁰⁰; mas os factos das condutas em causa referiam-se a posições políticas e sobre a Armada.

Outro exemplo do corporativismo militar-naval foi sentido por Tenreiro. Apesar de se apresentar sempre como oficial da Armada, e apesar da utilidade que teve para muitos oficiais e para a Armada, devido ao prestígio e ao poder que tinha no Estado Novo, a impressão que o autor recolheu de conversas informais com quem ainda o conheceu, ou oficiais que serviram no seu tempo, é de antipatia por entenderem que ele se sobrepunha à estrutura hierárquica da Armada (J.Freire, 2017b).

Também as participações criminais apresentadas em 2015 e 2016 pelo CEMA na PGR contra um oficial da Armada fora da efetividade de serviço, por artigos que publicou, sugerem que se mantém a intolerância face a quem divirja das posições da Armada (os métodos usados ter-se-ão adaptado aos tempos). Compreende-se que haja maior intolerância perante os atores que conhecem os factos e a Armada por dentro, e dos quais advém por isso credibilidade:

“Tais artigos como são feitos por uma pessoa que está dentro da organização, para uma pessoa que os lê, tornam-se mais fiáveis e credíveis [...]” (Chumbo, 2017: 189)

Noutro âmbito, o corporativismo militar-naval manifestou-se na oposição à criação do MDN em 1934, em 1950 e em 1969; a criação do SAM em 1984 e a sua integração na Armada até 2002 revelam que o corporativismo da Armada continuou a prevalecer (exceto,

²⁰⁰ Não é despropositado analisar a hipótese de considerarem que era apostasia. “Apostasia-(Palavra grega que significa defecção, abandono). [...] Apostasia sempre significou a defecção da fé cristã.” (VELBC, 1965-2: col.796). Embora o termo tivesse origem religiosa, o seu conteúdo alargou-se com o tempo.

talvez de 1974 a 1976).

O corporativismo militar-naval também se manifestou na defesa da subordinação do DGM e da PM ao CEMA (1992), da militarização do mar e da Autoridade Marítima, afastada pelos DL 248/95, DL 44/2002 e DL 235/2012, mas que prevaleceu na prática. Está presente na seleção dos militares que servem na DGAM e na PM, sem escrutínio sem normas e sem critérios legais substantivos, que estão sujeitos à simples vontade do CEMA (como ocorre nos cargos das FA). Manifestou-se na reação às enxurradas de 20-Fev-2010 na Madeira, quando o CEMA mandou uma fragata para a Madeira; o CEMA, por sua iniciativa e sem a autorização do CEMGFA, colocou uma fragata do dispositivo militar a atuar numa missão civil; assumiu-se então como AMN e fora da estrutura militar, embora a AMN-órgão só tenha competências de coordenação e o próprio defendera durante anos que a AMN era parte da Armada. Esta atuação autónoma parece ter-se repetido durante o trágico incêndio de Pedrógão Grande, Castanheira de Pera e Figueiró dos Vinhos (Freire, 2017e).

Em muitos casos sem natureza militar, os oficiais usaram as classificações de segurança militar. Não foi apurado se o fizeram com fundamento legítimo, ou para evitar o escrutínio e ocultar fragilidades. A “prática do segredo” inerente às FA (Ramalho, 2019: 111) e aplicada pelos oficiais contribui decisivamente para manter este corpo fechado, subtrai essas situações à atenção e ao escrutínio públicos, inerentes à democracia, e conduz à perda de oportunidades para aprender lições.

Outra vertente do corporativismo militar-naval é o culto do mais graduado oficial da Armada; no Estado Novo era o ministro da Marinha e após 1982 é o CEMA. Dizia um oficial, como testemunha num inquérito judicial, em que um oficial foi denunciado por difamação:

“O depoente está inserido numa organização que preza o Chefe e o respeito para com ele [...]” (Chumbo, 2017: 189)

Há importantes semelhanças com a antiga “confraria de ofício”, em geral associada a um santo patrono da profissão, na qual se entrava a par da admissão à corporação profissional, e às quais se ficava vinculado por motivos morais (Wiarda, 1989: 30; Pereira, 1994: 60). O tratamento dado aos que afirmam a sua autonomia face à Armada é inequívoco para todos os militares da Armada. Não surpreende que quem fica na Armada incorpore o espírito de corpo, e que o corporativismo militar-naval prevaleça nos oficiais, que raramente assumem posições de divergência face à Armada. O corporativismo militar-naval terá reproduzido os traços das confrarias medievais, ao disciplinar e controlar os seus membros, mormente no plano moral.

Como já foi referido, o capitão de porto tem muito poder nas comunidades costeiras há quase dois séculos. Esse poder está a reduzir-se desde 1974; mas ainda tem larga margem de

discricionariedade na aplicação da lei. Se os oficiais, como autoridades marítimas, não tiverem uma preparação adequada e bastante sobre o EDD, deixarão o lastro histórico de autoritarismo e de corporativismo militar-naval plasmar-se em condutas divergentes do EDD. Os receios que o autor ouviu, de pessoas que se recusam a expor em público os casos que lhe relataram, a confirmarem-se, serão efeito do corporativismo militar-naval.

Uma nota final para referir que a governamentalização, e a militarização, ocorrida por via dos poderes do ministro da Marinha durante a I República e durante o Estado Novo, um oficial da Armada da confiança do Governo, aumentou o peso dos oficiais da Armada, e do seu espírito de corpo, sobre a Autoridade Marítima. Ao garantir que era sempre um oficial da Armada a dirigir o seu ministério, com autonomia e poderes que autorizavam a alteração de decretos por despacho, o Estado Novo alargou o espaço para o corporativismo militar-naval se firmar. Não foi então desperdiçado; e há quem continue a manifestar saudades dessa época. O corporativismo militar-naval não foi avesso ao aumento de poder trazido pelo Estado Novo; só foi e é avesso às reduções de poderes e de autonomia da Armada e dos seus oficiais.

IX.4 TEORIA ECONÓMICA DA BUROCRACIA

IX.4.1 Caracterização geral da teoria

Os serviços públicos têm por missão executar as políticas públicas, o que significa atuar de acordo com a lei e com as diretivas dos órgãos de soberania, titulados por atores políticos ou judiciais (Selznick, 1943: 50-54). Os órgãos de soberania eleitos são compostos por atores políticos que gozam de legitimidade eleitoral (em democracia); estabelecem as orientações e definem as políticas públicas, os funcionários públicos estudam os problemas e formulam-nas; os órgãos de soberania decidem e os funcionários executam; é o “modelo de Whitehall”, típico dos EDD (Campbell e Wilson, 1995:249).

A teoria económica da burocracia (TEB) estuda as condutas dos burocratas (dirigentes) públicos (*officials*), que estudam, formulam e concretizam as políticas públicas definidas pelos órgãos de soberania eleitos. A conexão entre político (principal) e funcionário (agente) designa-se “relação de agência” na ciência económica²⁰¹ (Moe, 1984: 756).

IX.4.2 Burocratas e burocracias públicas

Para a TEB, os burocratas públicos são dirigentes administrativos com recursos (humanos, pecuniários, etc.) sob a sua direção e que gerem ou administram (Niskanen, 2008:

²⁰¹ Pode conceber-se outra relação de agência entre os órgãos de soberania eleitos e os eleitores (o povo), mas essa não é relevante nesta investigação.

192). O conceito é plenamente aplicável aos oficiais das FA, os quais foram o exemplo clássico dado por Max Weber, e depois reconhecido:

“Os burocratas são quem dirige as organizações estatais, incluindo os exércitos. [...] O desvio do sentido instrumental das organizações públicas, civis ou militares, para defender interesses corporativos [...], contribui também para aumentar a burocratização.” (A.Alves, 2008a: 127; no mesmo sentido, Weber, 1978: 221; Selznick, 1943: 50; Oehling, 1967: 251; Feit, 1973: 9; Perlmutter, 1977: 281)

Para a TEB, os burocratas são pessoas como as demais; são atores racionais que tentam realizar as suas preferências pessoais – materiais, imateriais ou em benefício de outros (Niskanen, 2008: 194). Este postulado fundamental da TEB concorda com a racionalidade limitada de Simon. O que levanta dificuldades, pois os burocratas públicos têm interesses diretos nas matérias em que servem ou de que são especialistas; não são instrumentos neutros dos políticos eleitos, mas atores decisivos na defesa de instituições, serviços e atores (March e Olsen, 1989: 112). Será mesmo inevitável que os elementos da AP, os funcionários públicos, sobretudo os dirigentes, tenham fins distintos e até divergentes daqueles a que estão vinculados por lei (Skocpol, 1989: 15), ou que enviesem as políticas, na formulação e na concretização, a seu favor (Rueschemeyer e Evans, 1989: 52):

“[...] Estado-Administração [...] transforma-se em agente e, nessa sua qualidade de agente, é uma pessoa directamente empenhada na realização de fins e interesses próprios.” (Machado, 1999: 137); e mais à frente: “[...] o órgão ou agente da Administração age com ‘parcialidade’, na medida em que lhe cumpre defender um interesse (o da Administração) que pode estar em conflito com o interesse de um particular.” (Machado, 1999: 149)

Estão em causa interesses setoriais, corporativos ou pessoais, os quais, defende a TEB, tendem a exagerar a informação que se reflete favoravelmente sobre os membros da AP, e a minimizar aquela que revela as falhas ou fragilidades; tendem a favorecer políticas alinhadas com aqueles interesses e preferências e a desfavorecer os gerais; e subordinam o seu empenho e assunção de responsabilidades aos seus objetivos pessoais (Downs, 1967: 77-78). É raro o buracrata público, civil ou militar, que não procura aproveitar a seu favor a sua posição na formulação e na concretização das políticas públicas (Oehling, 1967: 268 e 300; Hill, 2005: 163); torna-se assim um ator político (Perlmutter, 1977: 3). Se as políticas não são do seu agrado, poderão só cumprir a letra e ignorar o espírito das leis ou das orientações políticas, atrasar a concretização ou até desobedecer (Halperin, 1971: 89); poderão também explorar as divisões políticas entre governantes a seu favor (Hallerberg, 2010: 36). Quando os desvios ocorrem com as FA, o dano infligido ao EDD pode ser significativo (Goodman, 1996: 38).

Originalmente, a TEB assumia que os burocratas públicos procuravam maximizar a sua dotação orçamental (Niskanen, 1971: 24). Esta hipótese não foi confirmada empiricamente, e

a TEB passou a assumir que os burocratas públicos visavam melhorar o mais que podiam a sua posição pessoal e os benefícios inerentes ao cargo (Dunleavy, 1991: 174-176 e 200-201); isto é, visavam maximizar a componente discricionária (não vinculada por normas jurídicas) dos recursos ao seu dispor (Niskanen, 2008: 202-204; Mueller, 2003: 362). Isso explica a tendência das burocracias públicas para expandir-se, constatada empiricamente (Vagts, 1959: 223; Downs, 1967: 16-17; Margolis, 1982: 101; Tullock, 2006: 64). Os burocratas públicos (incluindo os oficiais das FA) invocam reiteradamente no espaço público a insuficiência de recursos, para obterem simpatias e apoios, e melhorarem as suas posições e resultados negociais (Young, 2000: 23; Niskanen, 2008: 199-201; Público, 2018, 2019); em coerência, opõem-se a perdas de autonomia, prestígio, dimensão ou recursos dos seus serviços, pois isso reflete-se negativamente neles (Weber, 1978: 911²⁰²; Wilson, 1989: 188-195). Simetricamente, opõem-se à retração em termos absolutos (por cortes nominais ou reais) ou em termos relativos, face aos serviços com os quais se comparam (Vitorino, 2017). Um corolário daquele postulado é a oposição dos burocratas públicos à concorrência no seu setor (Wilson, 1989: 189; Oléon, 1996: 143; Peacock, 1997a: 227): o monopólio dá poder e permite obter recursos; a concorrência obriga os serviços a justificar as diferenças, a reduzir custos e a revelar informação interna, que os monopólios evitam divulgar; e pode mesmo revelar outros serviços menos dispendiosos ou mais eficazes (Ordóñez, 2000: 55-57).

Quanto aos atores políticos também têm uma racionalidade típica: alcançar e manter o poder, o que se traduz em ganhar eleições e fazer o que for necessário para as ganhar (Downs, 1957: 137; March e Olsen, 1989: 41-42). Mas essa matéria é o objeto da Teoria Económica da Democracia.

IX.4.3 Assimetria de informação na relação de agência

Outro postulado fundamental da TEB é a assimetria de informação na relação de agência entre os burocratas públicos e os atores políticos. Os burocratas públicos têm conhecimento privilegiado sobre o setor em que operam e os custos de produção da sua atividade, acumulado durante as suas carreiras, e passado culturalmente entre gerações, em parte como nas corporações medievais (Vagts, 1959: 331; Weber, 1978: 991).

Pelo seu lado, os atores políticos eleitos conhecem melhor as preferências do povo, e

²⁰² “Power for their political community means power for themselves, as well as the prestige based on this power. For the bureaucrat and the officer, an expansion of power means more office positions, more sinecures, and better opportunities for promotion. (For the officer, this last may be the case even in a lost war.)”

competem-lhes decidir as afetações globais de recursos. A assimetria de informação resulta também de em geral existir só um organismo para prestar um determinado serviço público: assim, o poder dos políticos depende da informação detalhada que os burocratas desse serviço público lhes disponibilizam; e estes têm poder na relação de agência com os atores políticos (Mueller, 2003: 360). Ao principal na relação de agência, o ator político, custa controlar os burocratas públicos (Mueller, 2003: 363); para extraírem e obterem informação relevante dos burocratas os atores políticos têm de dispendir custos significativos (Peacock, 1997a: 227). Há dois modos de controlo: observando muito o agente, muito oneroso; ou selecionando agentes cujas preferências se alinham com as do principal. Na prática, combinam-se os dois, e o controlo político faz-se sobretudo pelos recursos (Majone, 1989: 97).

A assimetria de informação a favor dos burocratas na relação de agência sugere que estes, numa atitude racional, se empenharão em manter a vantagem de informação e a reserva sobre as estruturas de custos de produção e sobre o setor em que operam, para satisfazerem os seus objetivos, como sejam mais recursos ou menos pressão (Peacock, 1997a: 220; 1997b: 80-82). É conhecida a aversão dos militares a interferências civis no seu seio; o uso excessivo das classificações de segurança e a “prática do segredo” provam-no (Feaver, 2003: 57; Ramalho, 2019: 111).

O conhecimento detalhado que os burocratas têm daquela informação e, em geral, das políticas públicas que formulam e concretizam habilita-os a influenciar o legislador no sentido que pretendem; a influência aumenta se a formulação decorrer por negociação entre órgãos administrativos (Matland, 1995: 147-148). Se o legislador tem fraco conhecimento e exerce fraco controlo, os burocratas podem moldar os diplomas legais e administrativos na formulação, adaptando os textos ou inserindo trechos aparentemente inofensivos ou inúteis, que estabelecem bases para suportar as condutas que desejam, mesmo que sejam inconsistentes com normas de valor superior ou o espírito do legislador (Serra, 2010: 241); este instrumento também é usado na captura do regulador. A assimetria de informação favorável às burocracias públicas pode propiciar a confusão entre diplomas legais e administrativos; a qual pode servir a vários atores, mas desde logo a quem aplica a lei, porque pode afirmar que conhece o setor, a política pública e a lei melhor do que ninguém (Ostrom, 1999: 51; Hill, 2005: 163).

Tipicamente, na AP, só há um ator institucional de cada lado, o que configura um monopólio bilateral. A subordinação hierárquica dos burocratas públicos aos dirigentes políticos não altera o facto de que as duas partes têm vontades e interesses próprios, muitas vezes divergentes, que visam realizar, racionalmente; estão obrigadas a negociar entre si

linhas de ação e recursos, pois uma não os consegue realizar sem ou contra a outra. O resultado desta negociação depende muito das circunstâncias e das pessoas em concreto de cada lado; por isso, é imprevisível o resultado a alcançar, e só por acaso será eficiente (Mateus e Mateus, 2001b: 153-157). A natureza do problema só permite tirar conclusões em pormenor caso a caso (Feaver, 2003: 56-58).

IX.4.4 Aplicação da Teoria Económica da Burocracia à Autoridade Marítima

Embora concebidas e aplicadas às FA dos EUA por vários estudiosos (Vagts, 1959: 103 e 323; Oehling, 1967: 228; Feaver, 2003: 55-57), a TEB e as relações de agência são fáceis de aplicar à Autoridade Marítima: o poder político (principal) confiou à Armada (agente) boa parte da formulação e a concretização da política pública de Autoridade Marítima. É facilmente adaptável à DGAM e à PM: os oficiais da Armada em serviço na Armada, na DGAM e na PM são os agentes (diretos) do MDN, o principal ao qual estão subordinados; e têm mais informação do que os órgãos de soberania na formulação das leis e no conhecimento da realidade corrente do setor.

Os oficiais na DGAM e na PM dificilmente se afastam do seu espírito de corpo e da sua cultura militar-naval, espírito e cultura que definem a sua carreira, feita na Armada e interrompida por poucos anos em comissões na DGAM e na PM (*Law of Self-Serving Loyalty*: Downs, 1967: 211).

Quanto ao pressuposto fundamental da TEB, ele concretiza-se, embora de modo distinto para os dirigentes de topo e para os capitães dos portos. De facto, os últimos usufruem de benefícios materiais (cargos de chefia, viatura pessoal, alojamento local para a família, emolumentos, ajudas-de-custo, etc.) e imateriais (prestígio, poder ou rede de influências local). Os oficiais-generais usufruem sobretudo de benefícios imateriais no plano nacional e político, e de poder relativo perante os serviços com os quais se comparam (por exemplo, oficiais-generais dos outros exércitos). E gozam ainda de uma vantagem subtil: as decisões do capitão de porto podem ser influenciadas por posições daqueles oficiais, mas a responsabilidade pelas decisões é do capitão de porto, pois a lei atribuiu-lhe a competência para tomar decisões definitivas e executórias em muitas matérias. Mas esta assimetria não se tem notado, porque raramente são impugnadas as decisões do capitão de porto, fora dos regimes contraordenacionais. O CEMA e AMN pode também aceder a mais recursos por via da DGAM e da PM (por exemplo, para aquisição de meios de ação naval) e isso pode ser um benefício, pois pode refletir-se positivamente nos resultados por ele alcançados. Para a Armada, perder a DGAM e a PM significa uma contração de cerca de 10% da sua dotação

orçamental e dos seus efetivos (militares, militarizados e civis); embora só 0,12% do pessoal (5 oficiais) seja comum às estruturas civil e militar. A dotação da Armada ficaria muito acima da dotação da FAP, mas afastava-se da do Exército, e perdia poder em relação a este.

Em geral, o valor da DGAM e da PM para a imagem da Armada, um benefício imaterial, é conhecido e um almirante experiente nos corredores do poder, notou-o:

“[...] é altamente favorável para a imagem da Marinha que seja ela a desempenhar estas tarefas de serviço público que a prestigiam [...]” (Horta, 1991: 24)

A imagem e o poder são poderosos motivadores dos dirigentes, também nas FA:

“[...] mas como já fui chefe sei bem dos condicionamentos dos chefes em expressarem as suas opiniões [...] porque os chefes procuram sempre salvar aquilo que procuram salvar [...]” (Gomes, 2014b: 1h30’45”)

Os benefícios referidos não são teóricos, e têm de ser considerados quando alguém afirma que os oficiais só visam servir a Armada e o país (motivo superior à mera defesa de interesses próprios). Esta afirmação pode ser só um exercício de retórica, para conferir respeitabilidade às condutas dos oficiais (Margolis, 1982: 100-101). É matéria que necessita de ser aprofundada em investigações futuras.

A inclinação das burocracias públicas para a expansão, ou para a oposição à contração ou perda de autonomia confirma-se aqui pela oposição reiterada e inabalável da Armada à perda da DGAM e da PM, que afirma serem suas há séculos; a rejeição da criação da guarda costeira é só uma forma dessa inclinação; afastada da Autoridade Marítima, a Armada é forçada a retrair-se; aceitar a GNR no mar implica menos recursos para a Armada, que ainda inclui os da DGAM e da PM (Silva, 1990: 3; Abreu, 2003b: 1; Abreu, 2005b; Freire, 2012g; Gomes, 2014b: 37’15” ; TVI24, 2016; Calado, 2019). A TEB também aqui se vê confirmada.

Quanto à assimetria de informação, raras pessoas fora da DGAM e da PM sabem como operam e o que lá se passa; o que se deve à escassez de literatura descritiva, de auditorias independentes (Paulo, 2016a: 5-6) e à escassez de atores individuais e institucionais que estudem a Autoridade Marítima, e ao emprego dos dispositivos de segredo militar para evitar divulgar informação que a Armada ache que a prejudica (Silva, 1990; Abreu, 2003b; diretiva CN 01/2019). Mesmo sem recorrer ao segredo militar, a Armada pouca informação divulga que permita ao cidadão e ao académico escrutinar e avaliar a PM e a DGAM; por exemplo, a “narrativa das poupanças” está por provar, e a Armada tem a informação relevante, mas nunca o fez e não cede a informação a quem lha pede para o fazer. Por outro lado, os emolumentos estão ausentes do discurso da Armada, nem esta propõe a sua redução ou o seu fim: na recente revisão de tarifas (despacho SEDN 10042/2018) mantiveram-se ou aumentaram-se as taxas e preços a pagar pelos cidadãos; só se redistribuíram as receitas. Mesmo quando a informação

está acessível ao público, a sua obtenção tem significativos custos de oportunidade, pela aridez da matéria, muito devida à extensão, à complexidade e à confusão legislativa (Paulo, 2016b). Assim, imprecisões emitidas por atores institucionais, ou por ex-titulares, pela credibilidade que se lhes atribui, difundem-se e podem influenciar decisivamente as posições de outros atores²⁰³.

É de sublinhar que os diplomas legais (DL, DR e portarias) são elaborados nos ministérios, por vezes em conjunto, até se acordar num projeto disponibilizado pelo Conselho de Secretários de Estado para apreciação formal pelos restantes ministérios; em seguida, este conselho aprova-os e insere-os na agenda do Conselho de Ministros; os ministros levam os projetos a decisão colegial, aprovam-nos e assinam-nos, em Conselho de Ministros (Amaral, 2014: 140). A decisão é política e a responsabilidade por adotar os diplomas legais também. Os membros do Governo têm assessores e poder para apreciar a qualidade legislativa, e não estão vinculados aos textos elaborados pelos serviços que dirigem²⁰⁴. Sem controlo rigoroso desta qualidade, erros ou distorções podem crescer, se os serviços públicos se derem conta que o controlo é inexistente ou fraco. Os vazios de interpretação ou os enviesamentos que o legislador não cuide de clarificar ou evitar serão preenchidos pelos serviços, que tenderão a fazê-lo de acordo com a sua visão setorial ou os seus interesses corporativos; são parte interessada nos resultados, parcialmente responsável pelas políticas, mas não suporta os custos, e raramente dominará mais do que o respetivo setor. A opção de cumprir os procedimentos formais e ignorar os interesses e dinâmicas dos atores burocráticos relevantes não produz boa legislação.

Com escassa literatura e informação disponível, técnica e política, sobre a Autoridade Marítima (Amaral, 2019), sem controlo muito eficaz sobre a informação não-pecuniária e sobre os resultados, o principal (MDN e SEDN) está quase exclusivamente dependente dos

²⁰³ Por exemplo, um ex-CEMA afirmou que o *préfet maritime* (França) depende diretamente do primeiro-ministro (Gomes, 2014a); de facto, depende de um órgão administrativo, o *secrétaire général de la mer*, um civil, este sim diretamente subordinado ao primeiro-ministro, e apoiado por um centro de operações próprio, autónomo do da *marine nationale* (anexo F.2.1). E noutra passagem, refere um preâmbulo de um decreto, que diz ser de 1802, para notar que o modelo de “duplo uso” tem dois séculos, quando o decreto referido é de 1892 – e um preâmbulo não tem carácter normativo. Se em matéria tão fácil de comprovar se fazem afirmações assim, é legítimo suscitar a dúvida sobre o que se passará nas menos fáceis.

²⁰⁴ A frequente confusão entre órgãos e serviços nos diplomas do Governo, sugere que a elaboração dos diplomas se deve a pessoal (como funcionários ou assessores) com fraco domínio de Direito Administrativo e das técnicas legislativas, e sem controlo de qualidade (a alternativa, de alguém visar causar confusão, será improvável; mas não se pode excluir).

oficiais da Armada, e sobretudo do CEMA, para se informar e decidir. O principal (atores políticos eleitos) é sensível a discursos com boa aceitação mediática e popular, e adota-os; vejam-se os reiterados elogios ao “duplo uso” (Branco, 2014a; MDN, 2016, 2017a, 2017b, 2019b; Pinto, 2019). Mas, sem informação credível e independente, pouco mais pode fazer, e pouco mais faz, do que controlar os recursos que o agente (Armada) recebe.

O quase exclusivo conhecimento da Armada sobre as vertentes jurídica e material da Autoridade Marítima foi decisivo para o agendamento, a formulação e a concretização das políticas públicas, e em concreto de vários diplomas, como os DL 392/83, DL 191/84, DL 300/84, DL 52/85, DR 86/2007, DL 233/2009, DL 235/2012, DL 185/2014 e os DL da reforma de 2002. E também para as iniciativas legislativas, que adotou com os despachos do CEMA 34/14 e 01/15. A opção por diplomas legais do Governo (DL, DR e portarias) na Autoridade Marítima permite à Armada dominar a formulação, fazer interpretações da legislação que ignoram ou menosprezam a CRP, a favor de textos e interpretações que servem a sua posição; e permite-lhe bloquear legislação que ache desfavorável (a conclusão da reforma do SAM em 1995 ou o DR da DGAM em 2006).

A experiência profissional do autor revelou-lhe que os benefícios de que usufruem os oficiais na DGAM e na PM pesavam na decisão da larga maioria dos oficiais se candidatar a uma capitania; mas não encontrou nenhum que aceitasse reconhecê-lo e pudesse citar nesta investigação. Só sabe que não há falta de voluntários para as capitâncias; é provável que a perda de benefícios reduzisse a quantidade de oficiais voluntários. Isso poderia levar a nomear oficiais não-voluntários, correndo o risco de baixar a qualidade do desempenho; ou a ter de recrutar capitães dos portos fora da Armada – podendo essas circunstâncias forçar a desmilitarização.

A AMN e os órgãos de topo da DGAM e da PM oferecem prestígio e poder, e exposição pública, no presente mais favorável do que uma imagem marcial; são benefícios imateriais relevantes. Vários CEMA têm notado que as funções civis dominam as militares (Gomes, 2014b; Calado, 2019; Freire, 2019a). A Armada pode assim diferenciar-se do Exército, sugerindo subtilmente que só a este se aplica a CRP. E a Armada pode suscitar a simpatia pública por alegar que se poupa por ser civil e militar.

Quanto ao controlo pelos cidadãos ou pelos *media* é ainda mais difícil do que o exercido pelos órgãos de soberania. A DGAM e a PM estão distantes da larga maioria dos cidadãos: fisicamente, pois operam no DPM e no mar; mas sobretudo pelo esforço e tempo exigidos para as perceber, dados os enviesamentos, a confusão e a complexidade. Para muitos cidadãos, nomeadamente jornalistas, é racional ignorar o setor, pois custa-lhes muito obter a

informação necessária para perceber esta política pública, e no caso dos jornalistas, fazerem peças noticiosas claras (Downs, 1957: 147; Mueller, 2003: 379). Se tiverem de tomar posição, é racional que os cidadãos e os *media* adotem pré-conceitos e indicadores indiretos (como discursos) para formarem opiniões. Não surpreende, pois, que muitos desconfiem e rejeitem quem fala em mudar e prefiram confiar na “narrativa das poupanças” (Cajarabille, 2013: 8-9). Longe do problema, sem conhecimento concreto, nem capacidade técnica para avaliar, custa pouco aos leigos acreditarem nas alegadas poupanças, e poupa-lhes os custos de pressão política para que se escrutine a matéria (Vieira, 2019). Mas esta hipótese não foi validada empiricamente, por estar fora do âmbito desta investigação.

Em suma, a Armada cumpre as previsões da TEB:

- O seu pessoal usufrui de relevantes benefícios materiais e imateriais, de que não quer abdicar.
- Procura aumentar os seus recursos (pessoal, dotações orçamentais, meios de ação naval, etc).
- Opõe-se à sua retração.
- Controla a informação que sai para o exterior (não forneceu os dados de recursos pedidos, usa classificações de segurança militar em documentos civis, seleciona os capitães dos portos em processos opacos, muito difíceis de sindicar, etc). E nunca teve qualquer iniciativa para tornar a seleção de pessoal para a DGAM e a PM transparente; pelo contrário, insistiu na nomeação por posto e classe (MDN-DGRDN, 2005b).
- Aproveita a sua vantagem de informação e forte influência no processo legislativo para ter a legislação a seu gosto (não existe lei orgânica da PM, está por publicar o DR da DGAM, etc).
- E usa uma ferramenta militar típica, o alarme público para ameaças muito mais graves do que são na realidade, para aumentar a sua notoriedade e obter mais recursos (Ribeiro, 2013).

IX.5 MODELO DOS FLUXOS MÚLTIPLOS

IX.5.1 Caracterização do modelo dos fluxos múltiplos

O modelo dos fluxos múltiplos (*multiple streams framework*) foi proposto por John Kingdon em 1984; visa explicar o agendamento das políticas públicas e o sentido da respetiva formulação, as preferências políticas e as suas variações, e as decisões tomadas (Kingdon, 2014: 2).

Kingdon propõe que para uma matéria entrar na agenda política – ou seja, os dirigentes políticos considerarem uma nova política pública ou a reforma de uma existente – há a considerar três fluxos ou correntes: o fluxo dos problemas; o fluxo das políticas; e o fluxo da política.

Nas sociedades modernas há uma grande diversidade de questões que ocupam e preocupam os cidadãos e os diversos atores sociais e políticos; muitos procuram que os órgãos políticos alterem as situações; se os órgãos políticos lhes dão atenção e admitem mudar, passam de questões a problemas; a dinâmica das questões e dos problemas, e a transformação nos dois sentidos, constituem o fluxo dos problemas. As questões convertem-se em problemas por causa de indicadores, eventos mobilizadores das atenções e retorno da ação política. O fluxo das políticas é composto pelas alternativas geradas nas comunidades políticas. O fluxo da política abrange a sucessão de eventos da vida política, de natureza aleatória; nele convergem as agendas individuais, os eventos imprevisíveis e os eventos aparentemente imprevisíveis. Para um problema entrar na agenda política, os três fluxos têm de convergir numa janela de oportunidade (*policy window*), por iniciativa de um empreendedor político (*policy entrepreneur*) ou por coincidência (Parsons, 1995: 192-194; Kingdon, 2014: 165 e 197-204; Araújo e Rodrigues, 2017: 20-24). Um empreendedor político é alguém que empenha os seus recursos para fazer avançar os seus projetos ou propostas, que suscita a atenção dos atores relevantes e que apresenta soluções para problemas, e articula aquelas e estes com a política (Kingdon, 2014: 20).

Os membros do Governo têm as melhores condições para serem empreendedores políticos; mas outros titulares de órgãos políticos e até pessoas alheias ao meio político podem influenciar os fluxos de problemas, da política e das políticas públicas, e abrir janelas de oportunidade, nas quais os órgãos políticos concluem que devem adotar mudanças políticas; a característica essencial é a disposição para aplicar recursos esperando um retorno futuro (Kingdon, 2014: 122).

Além de terem melhores condições para serem empreendedores políticos, os titulares de órgãos políticos estão nas melhores condições para criar janelas de oportunidade: têm os recursos dos cargos que exercem e, quando estão ligados a partidos, podem usá-los para orientar os três fluxos no sentido que mais lhes convenha; essa intervenção não garante o êxito, mas pode fazer uma diferença de relevo (Zahariadis, 1999: 84-85). Este modelo sugere ainda como é artificial separar a formulação da política pública da sua concretização (Zahariadis, 1999: 89).

O modelo está vocacionado para analisar a Revisão Constitucional de 1982, as reformas

da PM de 1995 a 1999, a criação da AMN em 2002 e as alterações ocorridas em 2009, 2012 e 2014-2015. São marcos que revelam a distância entre as normas jurídicas e a realidade da Autoridade Marítima desde 1982. A teoria dos fluxos múltiplos é útil nesta investigação, pois ajuda a explicar o fracasso dos atores que visaram eliminar aquela distância. Seria de esperar que o tivessem conseguido, porque num Estado que se define pelo império da lei, está na sua natureza eliminar as distâncias entre a CRP e a lei, e entre a lei e a prática, de modo a ser reposta a paz jurídica. Esta seria, na nomenclatura da teoria dos fluxos múltiplos, a alternativa a concretizar e que o agendamento visaria (Kingdon, 2014: 2-4).

IX.5.2 Aplicação à Revisão Constitucional de 1982

Em 1982, as FA passaram a ficar cingidas à defesa militar da República contra ameaças externas. A CRP-1976 previa que após um período de transição na primeira legislatura, as FA regressariam ao seu papel tradicional; havia aqui um problema, porque muitos militares, o PR (general) e uma parte do PS eram contra. O fluxo da política não sugeria uma revisão fácil da CRP-1976. A necessária maioria de 2/3 dos deputados obrigava o PSD, o CDS e o PS a concordar. O passado não era auspicioso: de 1978 a 1980 houve vários governos, nem sempre com apoio parlamentar; e de 1980 a 1982, não havia consenso sobre a decisão a adotar (fluxo das políticas). Freitas do Amaral foi o empreendedor político: como Vice-Primeiro-Ministro e MDN, com o apoio do Primeiro-Ministro, orientou o fluxo da política, elevando o problema ao topo da agenda política; e modelou o fluxo das políticas com o seu empenho na formulação da lei de revisão constitucional e da LDNFA, em negociação com Mário Soares (PS). O problema suscitava pouco interesse fora dos meios militar, mediático, político e académico. Assim, deveu-se ao empreendedor político a criação da janela de oportunidade que fez coincidir os três fluxos e que permitiu a aprovação e entrada em vigor desta reforma política (Amaral, 1983; Amaral, 2008: 335-361). Com a CRP revista e a LDNFA em vigor, era necessário alterar o quadro legal que regulava a intervenção das FA fora da defesa militar contra ameaças externas. Foi outro Governo e outro MDN que, pelo DL 300/84, reformou a Autoridade Marítima e criou o SAM – divergindo do espírito e da letra da CRP revista, pois militarizou a Autoridade Marítima e colocou-a na dependência do CEMA, já sem competências ministeriais e, tal como no Estado Novo, só órgão administrativo.

IX.5.3 Aplicação à Reforma de 1995

Fernando Nogueira foi o empreendedor político que, antes mesmo do acórdão TC 308/90, mas de acordo com ele, elevou a problema a colocação da PM e do SAM dentro do modelo constitucional (não o era para a Armada).

O fluxo da política era favorável, pois o Governo tinha maioria absoluta na AR e o empreendedor político tinha o apoio do Primeiro-Ministro. Mas o empreendedor político não tinha alternativas estruturadas e prontas (fluxo das políticas) e ficou dependente da negociação com a Armada de 1991 a 1995, segmentadas pelo SAM e pela PM, no contexto da reforma global das FA. Quanto ao SAM, foi muito discutido, mas não passou da medida inicial, que o colocou na dependência do MDN (DL 451/91), invertida em 1993 (LOMAR-1993). A falta de alternativas robustas do empreendedor político e a sua dependência face à Armada quanto ao conhecimento e recursos do setor fez fracassar a formulação. Foi criada a PM como OPC e força de segurança nacional (DL 248/95), mas sem diploma orgânico e sob a dependência do CEMA. O empreendedor político conseguiu adotar uma reforma, mas ficou aquém do que visava. Os resultados não desagradaram de todo à Armada, que conseguiu na prática manter a militarização e o seu domínio sobre a Autoridade Marítima.

Há a notar o fraco interesse por esta questão e, depois, por este problema na comunidade política. O único ator institucional civil ativo foi a Associação Sócio-Profissional da Polícia Marítima e Cabos de Mar (mais tarde, ASPPM), criada em 1992. Não parece ter havido mais atores institucionais a tomar posições nesta matéria no espaço público.

IX.5.4 Aplicação à Reforma de 2002

O empreendedor político que promoveu a reforma do SAM (2002) foi Miranda Calha (SEDN de 2000 a 2001), que se empenhou nela e abriu uma janela de oportunidade durante o seu mandato. Com o XIII Governo (1995-1999), o problema regressou à agenda política pelo ministro de Estado António Vitorino, que determinou a criação do GT, para conceber as linhas gerais da reforma do SAM (RCM 185/96). O mandato do GT foi renovado (RCM 84/98) e concluiu os seus trabalhos em 2001. Pouco se sabe no espaço público sobre o processo de formulação da reforma, que entrou em vigor a dias do fim do mandato do XIV Governo. Os fluxos da política e das políticas públicas eram favoráveis, conforme revelou o Livro Branco da Política Marítimo-Portuária: o XIV Governo visava aumentar a eficiência dos portos, tinha uma política para o mar (concretizada nas reformas de 1998), não tinha oposição dos restantes partidos quanto às finalidades e contava com o apoio genérico da maioria das burocracias públicas. A Armada disse aceitar a desmilitarização do SAM e que este se concentrasse nas funções de polícia. Mas a partir de 1998 a Armada voltou a resistir, e voltou à “narrativa das poupanças”: era mais caro ter a Autoridade Marítima sem a Armada, argumento que voltou a ser persuasivo com os cortes orçamentais devidos ao défice excessivo de 2001 (Constâncio, 2002). Em 2002, com a “narrativa das poupanças” por refutar, a

Armada, através da AMN e do DL 44/2002, conseguiu continuar a dominar a DGAM e a PM, apesar de a lei ter estabelecido uma separação formal entre elas e a Armada.

IX.5.5 Aplicação às Reformas de 2007-2015

A desmilitarização da Autoridade Marítima, imposta em 1982, não ficou resolvida em 2002, não se tornou um problema, nem entrou na agenda política. O XIX Governo, por intermédio do MDN, José Pedro Aguiar-Branco, como empreendedor político, agendou uma clarificação, aquém duma reforma (Desp. MDN 4810/2012) e adotou-a (DL 235/2012), para reforçar as funções de apoio da Armada à Autoridade Marítima; mas aumentou as competências do CEMA nesta política pública. O fluxo da política era favorável à desmilitarização, porque o MDN tinha uma maioria absoluta de apoio na AR. No fluxo das políticas, havia vários atores no espaço público a defender e a contestar a desmilitarização da Autoridade Marítima, mas o “mito das poupanças” continuava por refutar; assim, a Armada, embora aparentemente afastada da Autoridade Marítima, continuava, substantivamente, nela presente e a dominá-la. Esta mudança ocorreu quase em exclusivo devido ao empreendedor político, que levou o problema à agenda política, empenhou-se na formulação através do seu gabinete – pouco contrariando a Armada – e pôs em vigor as alterações, tudo em menos de um ano. Ou seja, orientou os fluxos para criar uma janela de oportunidade que permitisse concretizar a solução que visava; mas foi permeável a enviesamentos, como se verificou com a exoneração do DGAM e CG-PM em 28-Jan-2015, por proposta da AMN-órgão, por alegada “falta de confiança”, sem o MDN ouvir o exonerado nem dar uma explicação pública da sua decisão de o exonerar.

Há ainda que reconhecer as mudanças introduzidas pelo mesmo empreendedor político, durante a reforma da defesa nacional (2013-2015), na qual eliminou as referências à AMN introduzidas na LOMAR-2009, mas com a LOBOFA inseriu o SAR na estrutura orgânica da Armada e admitiu a acumulação de funções entre o Comandante Naval (Armada) e um “Comandante das Operações Marítimas” (DGAM), agravando a militarização da DGAM e da PM. De novo, a janela de oportunidade foi criada pela convergência dos fluxos de problemas, da política e das políticas pelo empreendedor político, e voltava a parecer avançar-se na desmilitarização da Autoridade Marítima; mas o ajustamento decorreu fora da vista dos atores não-institucionais, e não foi possível perceber como se chegou aos resultados plasmados nos diplomas legais, mais uma vez aquém dos objetivos.

A comunidade política relevante para esta política pública cresceu após 2008 e esteve ativa no espaço público: a Armada (através de artigos de vários oficiais nos *media*) criticou as

atribuições e competências da GNR e defendeu o domínio da Armada sobre a Autoridade Marítima; a GNR exibia os seus meios marítimos e os resultados que ia alcançando; a ASPPM passou a ser mais ouvida pelos partidos políticos e pelo CG-PM; o PCP deixou de apoiar a doutrina da “Marinha de duplo uso”; o PCP, o BE e o Sindicato dos Magistrados do Ministério Público manifestaram-se em público a favor da ASPPM; várias pessoas, no plano individual e de cidadania, incluindo oficiais da Armada fora do ativo, defenderam a desmilitarização da Autoridade Marítima, para passar a estar conforme com a CRP. Ficou fora desta investigação apurar se, ou até que ponto, as posições dos atores não-institucionais e institucionais foram consideradas pelos atores políticos, e pelo empreendedor político em especial, nas respetivas linhas de ação de 2012 a 2015. Os atores institucionais dispõem de canais de comunicação diretos e de restrito acesso com os órgãos de soberania, pelo que é ainda mais difícil apurar como interagiram e como se influenciaram mutuamente.

Apesar das crescentes posições públicas sobre a Autoridade Marítima desde 2008, a questão não foi adotada pelos *media* como um problema, nem entrou na agenda política formal ou explícita. Até o facto de estar em causa uma questão de (in)constitucionalidade, que usualmente merece a atenção de vários grupos e dos *media* não foi suficiente para a Autoridade Marítima entrar na agenda mediática. É certo que está no fluxo dos problemas, mas não consta do fluxo das políticas, e ainda menos do fluxo da política; não havia qualquer debate público na matéria. Entretanto, a Armada iniciou dois processos legislativos (o despacho do CEMA 34/14 visou criar uma lei orgânica da AMN; e o despacho do CEMA 01/15 visou criar um decreto-lei para atribuir poderes de fiscalização a comandantes dos NRP), que o MDN reconheceu estarem em curso (2018); a mudança de Governo no final de 2015 parece ter alterado a posição deste órgão de soberania, que se mostra agora alinhado com as posições da Armada (fluxo da política), ainda que se tenha absterido de defender publicamente a militarização da Autoridade Marítima ou a revisão da CRP.

Politicamente, a paz jurídica podia ter sido reposta pela alteração da lei, para se ajustar à prática, ou pela correção da prática, para respeitar a lei. As reformas da PM (1995) e do SAM (2002) sugerem que foi adotada a opção de alterar a prática para se conformar com a lei; mas permanecem distâncias significativas e as posições públicas de alguns atores no sentido de as eliminar foram incapazes de agendar a solução e impulsionar um ciclo de reforma, o qual passa pela abolição das desconformidades com a CRP, pela reformulação de diplomas enviesados (legais e administrativos), e pela abolição de práticas desconformes com a CRP e a lei. As reformas não foram substantivas nem eficazes.

Não se pode excluir que as referidas distâncias e correções constem da agenda de

discussão mais ou menos informal dos dirigentes políticos, dos burocratas públicos, e entre os dois tipos de atores. O certo é que não existem factos no espaço público que permitam saber se existem e, ainda menos, quais as reflexões e as intenções dos órgãos de soberania nesta matéria. A já referida tendência dos militares para restringir a informação relativa às suas atividades comunicada para o exterior pode explicar parte do referido silêncio no espaço público; mas não explica o silêncio dos órgãos de soberania, sobretudo quando o mar é reiteradamente afirmado como desígnio nacional e até existe um Ministério do Mar.

IX.5.6 Notas conclusivas da aplicação do modelo dos fluxos múltiplos à Autoridade Marítima

As reformas acima analisadas revelam algumas regularidades: a comunidade política relevante era pequena; havia poucos atores políticos e os burocratas públicos eram atores centrais; os problemas tinham pouco impacto no espaço público e entre os cidadãos; os empreendedores políticos, membros do Governo, e na maioria juristas²⁰⁵, criaram as janelas de oportunidade sem pressão social, mediática e dos partidos; quase todos os governos desde 1991²⁰⁶ procuraram reformar a Autoridade Marítima, por reconhecerem existir um problema; as mudanças foram incrementais, mas nem sempre consistentes; e com a “narrativa das poupanças” a Armada conseguiu persuadir os atores políticos a pouco mudar.

De acordo com a teoria dos fluxos múltiplos, estas regularidades sugerem algumas causas para a persistência da desconformidade da DGAM e da PM com a CRP, e para não entrar na agenda política formal, no fluxo da política e no fluxo das políticas:

- A falta de empreendedores políticos que conheçam a Autoridade Marítima, ou assessorados por quem a conheça bem e seja independente dos interesses corporativos.
- A escassez de eventos excepcionais (por exemplo, acidentes) que atraiam os *media* e forcem a alteração das prioridades políticas; isto é, eventos que forcem o agendamento e soluções com brevidade.

²⁰⁵ Em 1982, Freitas do Amaral (professor de Direito Público); 1991-1995, Fernando Nogueira (advogado); 1996-1997, António Vitorino (advogado e ex-juiz do Tribunal Constitucional); em 2002, Rui Pena (advogado); 2011-2015, Aguiar-Branco (advogado); e 2015-2018, José Azeredo Lopes (professor de Direito Internacional). As exceções foram Miranda Calha (2000-2001) e Nuno Severiano Teixeira (2006-2009). Por serem juristas, talvez tenham percebido mais facilmente que a militarização da Autoridade Marítima é inconstitucional; mas a opção não é meramente formal: a CRP codifica uma opção política de fundo, com forte sustentação empírica.

²⁰⁶ Só os XV, XVI (2002 a 2005) e XVIII Governos (2009 a 2011) não introduziram reformas ou alterações.

- A ausência de soluções que resistam à “narrativa das poupanças”, que ponham o problema no fluxo das políticas. A escassez de atores, sobretudo institucionais, com posições sobre a Autoridade Marítima (por exemplo, associações de pescadores ou de armadores) contribui para a escassez de posições públicas sobre a matéria e para o alheamento dos *media* e dos atores políticos; isso explica a dificuldade de agendar, formular e concretizar uma solução duradoura.

As eleições legislativas de 2019 trouxeram novidades: o PSD propôs a criação da guarda costeira e o Aliança, da guarda marítima; o PCP vai insistir na criação da lei orgânica da PM. Pela primeira vez, surgiram atores políticos, fora do Governo e antes das eleições, a agendar reformas na Autoridade Marítima e a colocar o problema no fluxo das políticas. O acompanhamento deste processo fica para uma futura investigação.

IX.6 MODELO DAS COLIGAÇÕES DE CAUSAS OU INTERESSES

IX.6.1 Caracterização do modelo das coligações de causas ou interesses

O modelo das coligações de causas ou interesses (*Advocacy Coalition Framework*) foi proposto por Paul Sabatier e Hank Jenkins-Smith (1980s) e centra-se nos “atores, integrados em organizações públicas e privadas, que se interessam ativamente por uma determinada área de política e tentam influenciar o desenvolvimento político nessa área”. Os atores são grupos de interesses, políticos nos órgãos de soberania, burocratas públicos, académicos, jornalistas e outros; juntos, definem a unidade de análise fundamental deste modelo, o subsistema político (*policy subsystem*). Os atores principais formam um triângulo (*iron triangle*): os grupos de interesses, os burocratas públicos e os políticos eleitos. Dois tipos de crenças (*beliefs*) levam os atores a agregar-se em coligações: “ideias, valores ontológicos e normas (*deep core beliefs*), perceções sobre as causas dos problemas e os efeitos e a eficácia das soluções políticas, das instituições e dos recursos mobilizados (*policy beliefs*)”. O primeiro tipo de crenças é mais rígido do que o segundo; por isso, é mais resistente à mudança. “Quando estes atores agem de forma concertada para atingir determinados objetivos políticos, está formada uma coligação de causa ou de interesse (*advocacy coalition*)”. Este modelo assume que burocratas públicos, académicos e jornalistas, além dos atores formais, podem integrar coligações; além disso, a afiliação organizacional não determina as suas posições. Face a coligações divergentes, o modelo assume “a intervenção [...], de mediadores políticos (*policy brokers*), atores que tentam gerar compromissos entre as posições das diferentes coligações, com o objetivo de apresentar propostas de mudança política viáveis e influenciar a posição dos decisores políticos e das instituições governamentais.” De notar ainda que o modelo

refere-se ao processo e não a resultados; dilui as fronteiras entre as fases de agendamento, formulação e concretização; sugere intervalos de 10 ou mais anos para explicar um ciclo de mudança na política pública; e realça as ideias, os valores e as crenças na análise das políticas públicas (Parsons, 1995: 194-203; Sabatier, 1998; Araújo e Rodrigues, 2017: 25-28).

O modelo revela fraca capacidade preditiva quando há poucas coligações, elas são volúveis, ou o processo de decisão é pouco plural, como ocorre com a política de defesa em vários países (Parsons, 1995: 200). Mas o modelo das coligações ajuda a organizar a reflexão sobre políticas públicas; por isso, é considerada a sua aplicação à Autoridade Marítima.

IX.6.2 Aplicação do modelo das coligações de causas à Autoridade Marítima

O modelo aplica-se à Autoridade Marítima apesar de não estar em causa uma mudança típica de política pública, mas de correções dos enviesamentos na sua formulação e na sua concretização. A mudança visada por quem quer mudar não defende outra política pública, mas antes a reformulação e a concretização de acordo com o espírito e a letra da CRP e da lei; visa corrigir disfunções e restaurar os fins de 1982. Na prática, a correção das disfunções implica alterar vários diplomas e procedimentos de serviços do Estado, e tem atores que apoiam e se opõem. Em abstrato, assemelha-se a uma mudança típica de política pública e pode ser analisada como tal à luz deste modelo.

Quanto aos conceitos deste modelo, importa começar por se definir o subsistema político relativo à Autoridade Marítima: é composto pelos órgãos e serviços com poderes de autoridade marítima (PM, DGAM, GNR, DGPM, DGRM e outros), pelos órgãos políticos (ministérios, governos regionais, AR, PR, autarquias locais), pela Armada e pela FAP, pelos destinatários (os marítimos, os banhistas, os pescadores, os concessionários de praias, os navegadores de recreio, os armadores e proprietários de embarcações, etc), por académicos, investigadores e jornalistas, e por coligações de atores.

Vários atores têm tomado várias posições públicas a favor da desmilitarização e da autonomia da Autoridade Marítima face à Armada, quase todos individuais e um institucional, a ASPPM (ASPPM, 2015a, 2015b, 2015c, 2015d, 2016a, 2016b, 2016c; Paulo, 2011c, 2014c, 2014e, 2018a, 2018b, 2018c; Colaço, 2014; Gouveia, 2016; A.Alves, 2010; Lopes, 2016). Os atores individuais têm relações pessoais, partilham fins sobre esta política pública, mas não têm estratégias comuns; a coordenação entre eles é mínima e não estruturada. Mas não é nula; por isso, pode dizer-se que estes atores estão coligados por uma causa: o cumprimento da CRP e da lei, no plano formal, e do EDD, no plano substantivo.

Por outro lado, há vários atores que defendem a posição oposta, quase todos oficiais da

Armada ou funcionários civis ligados à Armada. Todos se expressam com convicção no espaço público (o que revela um *deep core belief*), por vezes em funções institucionais (vários CEMA: Abreu, 2003, 2005a, 2005b; Gomes, 2009; Freire, 2012g; RTP, 2014; TVI24, 2016; Calado, 2019), outros como cidadãos (Diogo e Januário, 2000; Gomes, 2014a, 2014b; Matias, 2010; Cajarabille, 2013; Rodrigues, 2015). Os atores individuais e o institucional (Armada) visam a elevação do prestígio e da autonomia da Armada; mas raramente o dizem explicitamente, pois a total sinceridade nos motivos profundos pode trazer má imagem, perda de apoios e o fracasso dos seus fins (Majone, 1989: 29). Mas todos deixam claro que se opõem à desmilitarização da Autoridade Marítima.

Nenhuma das coligações desperta especial interesse e apoio nas opiniões públicas e nas opiniões publicadas. Mas a “narrativa das poupanças” obteve fácil adesão verbal entre muitos leigos.

Se for assumido que as tentativas de correção das disfunções se iniciaram com a colocação do SAM na dependência do MDN em 1991, o processo de mudança estará em curso há mais de dez anos; como as perplexidades têm aumentado ao longo deste intervalo, a previsão do modelo das coligações, de o processo durar uma década ou mais, confirma-se na Autoridade Marítima.

Este modelo não tinha originalmente capacidade preditiva quanto ao efeito das coligações sobre os mediadores políticos, nem sobre os desenvolvimentos ou desfechos das políticas públicas. Mas uma evolução recente notou a dificuldade de mudar uma política pública se a coligação que a instituiu ou mantém inclui um serviço público (Ellison e Newmark, 2010: 671). É o que se passa com a Armada e a Autoridade Marítima: a Armada foi decisiva na formulação e na concretização desta política pública ao longo de quase dois séculos; resiste à mudança, que não ocorre. A coligação que se opõe à mudança está comprometida com os atributos da Autoridade Marítima, está perto dos mediadores políticos e conhece as suas preocupações; com a sedutora “narrativa das poupanças” dificulta muito a mudança. A coligação que quer mudar está em desvantagem.

A presença de um serviço público na coligação que defende a mudança reduzirá a desvantagem, pois equilibra um ator institucional formal com outro. Tal equilíbrio pode ajudar na elaboração duma linha de ação e duma narrativa a que os mediadores políticos e outras audiências relevantes sejam mais sensíveis (Ellison e Newmark, 2010: 671). Que a Armada reaja negativamente contra a UCC-GNR, não será só devido ao incómodo com a concorrência no setor, mas também porque um ator institucional reforça a coligação que visa a mudança ao ponto de poder alterar o equilíbrio político que manteve a situação.

Já o papel dos mediadores políticos está longe do que o modelo das coligações estabelece: os mediadores políticos têm reagido a alguns eventos, mas não corrigiram o problema nem as disfunções; o DL 44/2002, o DR 86/2007, o DL 235/2012, o DL 185/2014, o DL 37/2016, o DL 52/2016 e outros agravaram muitas delas. E não se revelam interessados em aprofundar o conhecimento da política pública, do seu funcionamento, ou o escrutínio da “narrativa das poupanças”. A omissão de atos, como o escrutínio, cujos efeitos podem fragilizar a posição da Armada, revela que integram (informalmente) a coligação que se opõe à mudança, e sugere falta de confiança na posição da Armada.

Importa referir que atores institucionais fora do sistema político e fora de eventuais coligações de interesses (a PGR, o Provedor de Justiça ou o Tribunal Constitucional) podem também alterar aquele equilíbrio, no âmbito das respetivas atribuições, seja por serem sensíveis à “narrativa das poupanças”, ou por defenderem o modelo constitucional e do EDD.

IX.7 MODELO DOS EQUILÍBRIOS INTERROMPIDOS

IX.7.1 Caracterização do modelo dos equilíbrios interrompidos

O modelo dos equilíbrios interrompidos (*punctuated equilibrium*) foi proposto por Bryan Jones e Frank Baumgartner em 1993 para os EUA, mas é aplicável a outros estados democráticos; e assume que os processos políticos são guiados por uma lógica incremental, mas ocasionalmente infletem o percurso, por exemplo, devido a crises (True, Jones e Baumgartner, 1999: 97). Uma política pública é formulada, concretizada, funciona ao longo de anos, sofre alterações incrementais e é reformada; neste ciclo, domina a estabilidade com mudanças de relevo ocasionais; o agendamento e a formulação são períodos de instabilidade; estas ideias são centrais neste modelo, que atende sobretudo ao agendamento das políticas públicas e ao papel das instituições nesse agendamento (True, Jones e Baumgartner, 1999: 101; Baumgartner e Jones, 2009:3-21). O modelo introduziu os conceitos de subsistema político (*policy subsystem*), que se refere à constelação de atores relacionados com uma determinada política, e monopólio político (*policy monopoly*), que se refere ao domínio de um grupo sobre uma determinada política pública, através do controlo institucional da sua aplicação, e de uma narrativa persuasiva que o sustenta. Tal monopólio opõe-se à mudança que lhe traga perdas de poder ou benefícios (True, Jones e Baumgartner, 1999: 102) e estabelece barreiras à penetração no setor ou só à audição de outros atores (True, Jones e Baumgartner, 1999: 98).

IX.7.2 O modelo dos equilíbrios interrompidos e a Autoridade Marítima

A capacidade explicativa do modelo é superior à capacidade preditiva em casos

concretos. Mas ele descreve bem a evolução global desta política pública: criado o problema em 1982, sucederam-se períodos de equilíbrio e de funcionamento normal desta política pública, interrompidos por mudanças em 1984, 1991, 1995, 2002, 2009, 2012 e 2014-2015, supostamente para afinar ou melhorar a política pública; as de 1991, 1995 e 2002 foram mudanças maiores do que as outras, embora não resolvessem o problema que vinha de 1982; as restantes foram incrementalistas. As mudanças deveram-se a impulsos do Governo, com pequena (2012 e 2014-2015) ou nenhuma pressão social ou mediática, e tiveram a oposição (discreta) da Armada (ator nuclear do subsistema político), que atuou como o modelo prevê, opondo-se à perda do domínio e dos benefícios que ele lhe traz ao seu pessoal e institucionalmente.

Também de acordo com a previsão do modelo, a ASPPM, o ator institucional que mais se bateu pela solução definitiva do problema criado em 1982 (só no que concerne à PM), raramente foi ouvida pelos órgãos do Estado até 2011, e pouca atenção mereceu dos *media* e dos partidos políticos. Pelo seu lado, a GNR foi atacada pela Armada, por pôr em causa o monopólio da Armada na política pública.

O modelo não consegue prever quando vão ocorrer as mudanças incrementais e as inflexões nas políticas públicas, nem quando um problema por agendar ou agendado será resolvido. O agendamento da criação da guarda costeira (PSD) ou da guarda marítima (Aliança) em 2019 é assim uma surpresa.

IX.8 TEORIA DA CAPTURA DO REGULADOR

IX.8.1 Caracterização da teoria da captura do regulador

Após vários estudos sobre a regulação económica de monopólios, George Stigler desenvolveu uma teoria, que Posner (1971: 22) veio a designar por Captura do Regulador (*regulatory capture*), cuja ideia central é a de que a regulação de uma indústria serve sobretudo essa indústria (Stigler, 1971: 3; Ordóñez, 2000: 126-132).

O regulador é um órgão ou serviço público, cuja missão é limitar o abuso de poder de empresas que prestam serviços em posição de monopólio ou oligopólio, abuso que se assume ser prejudicial para os consumidores (Mateus e Mateus, 2001b: 139).

A teoria assenta em várias hipóteses: a primeira diz que as empresas reguladas buscam subsídios dos governos (Stigler, 1971: 4); a segunda diz que procuram que o estado crie ou mantenha barreiras de acesso à indústria (Stigler, 1971: 5); a terceira diz que os regulados visam limitar a disponibilidade de produtos substitutos ou complementares àqueles que oferecem (Stigler, 1971: 6). A teoria assume que os regulados procuram que o regulador fixe

os preços dos serviços a seu favor, e que aceitam a contrapartida de apoiar os atores políticos pelas decisões que lhes são favoráveis (Stigler, 1971: 12).

Numa avaliação da teoria de regulação económica, demonstrou-se que grupos compactos e bem organizados beneficiam mais da regulação do que grupos amplos e difusos (Peltzman, 1989: 13), o que é relevante para aferir se há captura do regulador.

A captura do regulador, pela sua discrição e atuação prévia, visa evitar reações indesejáveis para o regulado; com a aparência de que o interesse público está servido pelo regulador, as decisões estarão de facto a preferir os interesses particulares dos regulados sobre o interesse público (Lasheras, 1999:7).

IX.8.2 A teoria da captura do regulador e a Autoridade Marítima

A Autoridade Marítima não é uma política de regulação económica e o processo decorre todo no Estado; por isso, a análise só pode fazer-se por analogia: o regulador será o Governo, através do MDN; o regulado será a Armada, que domina a DGAM e a PM; e os consumidores serão os cidadãos sujeitos à ação e aos poderes das autoridades marítimas. O poder de direção do MDN sobre a Armada, a PM e a DGAM é mais amplo do que o regulador típico tem na regulação económica (Feaver, 2003: 54-55). Depois, embora seja discutível a opção de regulação económica dos monopólios e dos oligopólios, no EDD é consensual a subordinação dos serviços públicos à direção do poder executivo. Acresce que a regulação económica tem natureza técnica, enquanto a direção dos serviços públicos pelos governos é essencialmente política, balizada pela lei. Por fim, os serviços públicos podem ter receitas próprias, mas vivem sobretudo das dotações orçamentais.

Mesmo por analogia, e com as substanciais diferenças apontadas, é útil considerar a teoria da Captura do Regulador, pois ajuda a iluminar os enviesamentos identificados na Autoridade Marítima.

Em comum com as empresas reguladas, os serviços públicos dependem do regulador quanto às suas receitas, embora as empresas as obtenham sobretudo no mercado. Esta dependência, mesmo que parcial, do regulador quanto às receitas leva os regulados a procurar influenciar os atores políticos, por exemplo, para criar ou aumentar barreiras à entrada de novos concorrentes. De facto, a Armada tem-se mostrado incomodada pela presença da GNR no mar, e manifesta essa posição aos órgãos de soberania que a ouvem e alguns titulares até a apoiam (Freire, 2010d).

Quanto ao apoio aos atores políticos, ele pode não envolver contrapartidas da natureza que está em causa com as empresas; mas ações eficazes dos serviços públicos beneficiam

também os membros dos governos e a sua imagem, e as respetivas perspetivas eleitorais. No caso da Autoridade Marítima, é compreensível que os órgãos de soberania aproveem a “narrativa das poupanças”, porque ela também é positiva para a sua imagem perante os eleitores.

O facto de a Armada (aqui relevante por dominar a DGAM e a PM) ser um serviço hierarquizado militar torna-a um corpo organizado e coeso face aos cidadãos, que não o são. Mas face ao MDN, essa não devia ser uma vantagem, pois este tem poder de direção sobre a Armada; neste caso, a vantagem da Armada está na assimetria da informação e no controlo da informação relevante.

Em suma, não é correto falar de captura do regulador em relação aos enviesamentos na PM e na DGAM; esta teoria não descreve adequadamente o domínio da Armada sobre a Autoridade Marítima; mas há um elemento relevante: os oficiais da Armada têm uma vantagem de informação nesta política pública; por isso, têm grande capacidade de influenciar o MDN e de orientar a política no sentido que mais lhes convém. As reações contra a GNR coincidem com a conduta de captura do regulador; mas a TEB também as previu e com mais rigor e abrangência.

IX.9 TEORIA DOS ATORES COM PODER DE VETO

IX.9.1 Caracterização da teoria dos atores com poder de veto

A teoria dos atores com poder de veto deve-se a George Tsebelis e visa compreender e prever as opções e as possibilidades de alteração de uma política pública, em função do número e das distâncias entre as posições dos atores cuja concordância é necessária para tal concretização, e cuja discordância ou oposição constitui um veto a tal concretização (Tsebelis, 2002: 2-3).

A teoria assenta nas relações entre os atores com poder de veto (*veto players*) e no modelo das instituições políticas de uma unidade política; os atores com poder de veto são atores individuais ou institucionais cujo acordo é necessário para se concretizar uma alteração ou reforma política; isto é, as alterações ou reformas políticas exigem a unanimidade de todos os atores com poder de veto (Tsebelis, 2002: 19).

Tsebelis distingue dois grandes tipos de atores aos quais reconhece um papel formal e necessário numa política pública, o que lhes confere poder de veto: os atores institucionais, estabelecidos através da constituição; e os atores partidários, pessoas e forças políticas (Tsebelis, 2002: 19). São ambíguas as posições dos atores coletivos, como os parlamentos ou os partidos, porque dependem das posições, da relação e dos equilíbrios entre os seus

membros, e do mecanismo de decisão coletiva (por unanimidade ou por maioria, e neste caso, simples ou qualificada) (Tsebelis, 2002: 39). Tsebelis não considera que os burocratas públicos sejam atores com poder de veto, pois defende que um seu eventual veto pode ser contrariado por novas decisões administrativas ou políticas (Tsebelis, 2002: 222). Mas admite que uma burocracia pública, incluindo as FA, possa ser um ator com poder de veto num dado país ou numa situação concreta, mesmo sem terem esse poder formal (Tsebelis, 2002: 35-36). Não foi o primeiro a admitir que algumas FA consideram que têm poder de veto (e o exerçam) sobre decisões dos órgãos de soberania que ponham em causa o que entendem ser os interesses nacionais (Oehling, 1967: 101).

A teoria assenta nos conceitos de espaço de mudança (*winset of the status quo*), que se refere ao conjunto de soluções que podem derrotar a política em vigor, e de estabilidade da política pública (*policy stability*), que se refere à dificuldade de a alterar ou a reformar (Tsebelis, 2002: 21).

Quanto maior for o número de atores com poder de veto, ou mais distantes estiverem as suas posições iniciais, menor é o espaço de mudança e maior a estabilidade da política, porque é menor o espaço comum a todos (se existir) e porque se exige mais esforço para alcançar a convergência entre os atores, através de compromissos aceitáveis por todos (Tsebelis, 2002: 2). Os inevitáveis custos de transação introduzem “atrito”, que reduz o espaço de mudança: as mudanças que pouco se distinguem da política em vigor podem não justificar o esforço para as alcançar (Tsebelis, 2002: 22).

Por fim, Tsebelis considerou o poder das burocracias públicas na formulação e na concretização em função dos sistemas políticos (Tsebelis, 2002: cap.3); sem ter estudado o modelo semipresidencial, destaca-se uma importante previsão: as burocracias públicas aumentam a sua autonomia com o número de atores políticos institucionais de que dependam, pois podem dividi-los (Tsebelis, 2002: 239).

IX.9.2 A teoria dos atores com poder de veto e a Autoridade Marítima

Considera-se esta teoria nesta investigação para avaliar se ela explica o que parece ser um veto da Armada sobre a decisão política de desmilitarizar a Autoridade Marítima (1982), veto concretizado nas disfunções na legislação e nas práticas administrativas e correntes da Armada, da DGAM e da PM.

Por exemplo, a adoção do DL 235/2012 sugere uma correção de rumo na Autoridade Marítima, e o reforço da sua autonomia, conforme o espírito e a letra da reforma do SAM de 2002. Mas transferiu poderes do MDN para a AMN-órgão (CEMA), aumentando a relação

entre esta e o CG-PM, embora se designe este como “órgão máximo da PM”; na prática, como revelou a exoneração do DGAM e CG-PM em 28-Jan-2015, por “falta de confiança” do CEMA, o CG-PM não é o órgão máximo da PM. A falta de explicação substantiva pelo MDN sobre a decisão de exoneração, feita de acordo com a ata de 1992, indicia que o MDN quis manter a matéria só entre oficiais da Armada, dando poder ao CEMA.

Em Portugal, com um sistema político semipresidencial, os atores que adotam e mudam políticas públicas, e defesa e a Autoridade Marítima em especial, são os partidos com assento parlamentar (atores partidários), a AR, o Governo e o PR (atores políticos institucionais) (Miranda, 2018: 8). Os atores partidários e políticos institucionais toleram as posições da Armada; não as corrigem; mas não se mostram favoráveis a alterar o modelo constitucional pós-1982 (à exceção do CDS, que o assumiu no seu programa eleitoral em 2019).

É possível contrariar os enviesamentos das burocracias públicas por novas decisões políticas ou administrativas; mas, na prática, pode ser inviável ou até nem se considerar essa opção: os dirigentes políticos podem não querer suportar o custo de um recuo ou de uma correção de rumo, pelo esforço que implica, ou pela humilhação pública que trará reconhecer a dificuldade em concretizar as políticas; ou, eventualmente, os dirigentes políticos podem nem chegar a saber como a política funciona, que há enviesamentos (a sua fonte de informação é a Armada; poucos *media* lhe dão espaço; e nos *media* há poucas polémicas), e ainda menos a causa. Se os atores institucionais e partidários não conhecerem desvios, ou se acharem que os desvios são insignificantes, poderão tolerar enviesamentos, deixando-os por corrigir. Avaliar a aderência destas hipóteses à realidade obriga os atores políticos a revelar o que pensaram e como decidiram, o que se tentou, mas não foi possível apurar. Merece futura investigação.

Em rigor, a teoria de Tsebelis não se aplica à Autoridade Marítima, porque não se colocou a questão do veto entre os atores políticos. O problema está nos pormenores da formulação, na qual a Armada se tornou um obstáculo à desmilitarização implícita na CRP, e na concretização prática, na qual a Armada enviesou o espírito e a letra da CRP e da lei. O legislador devia acordar as soluções políticas com os demais atores políticos, contando com o aconselhamento da Armada; mas, na prática, o Governo negocia com a Armada as soluções a adotar, e admite os obstáculos que a Armada coloca, como se fossem vetos; mas não o são no sentido de Tsebelis, pois a Armada é uma burocracia pública e não tem poder formal para negociar políticas públicas. O poder de “veto” da Armada é-lhe concedido pelo legislador (Governo) há décadas, é informal, e atua através de atores com poder de veto formal; a Armada só aproveita o poder que lhe tem sido concedido pelos atores políticos.

Os conceitos de espaço de mudança e estabilidade da política ajudam a explicar as disfunções desta política pública. Nenhum partido é contrário ao modelo constitucional pós-1982; por isso, é curta ou nula a distância entre atores; apesar de haver atores com poder de veto, será assim exíguo ou nulo o espaço de mudança, por ausência de posições alternativas (Tsebelis, 2002: 34). Mas os programas de 2019 do CDS e do PSD abrem oportunidades para se concretizar o modelo desejado pelos oficiais da Armada; o programa do PS é ambíguo. Se as mudanças não forem agendadas pelo legislador constituinte ou ordinário e se os atores políticos mantiverem a sua tolerância às práticas da Armada, esta pode continuar a praticar a sua via indireta, através da formulação e da concretização, tentando garantir a sua autonomia corporativista e militarista, diploma a diploma, norma a norma, caso concreto a caso concreto, através de “factos consumados”. Podem realizar, pelo menos em parte, o que visam; e até esperar pela conversão de algum ator com poder de veto ao seu modelo, para aumentarem o espaço de mudança e viabilizarem a militarização. O conhecimento direto e único que têm da DGAM e da PM (potenciado pela militarização e secretismo da comunicação e dos factos internos), o exclusivo poder de direção sobre estes serviços, e o controlo quase total da comunicação formal do setor oferecem à Armada espaço para garantir a sua autonomia.

Quanto à estabilidade da política, está em curso desde os anos 1990s uma progressiva retração das competências da Armada na Autoridade Marítima, por influência da UE, que traz um aumento das atribuições e competências dos serviços civis (DGPM, DGRM, Agência Portuguesa do Ambiente e outros). As mudanças ocorrem sobretudo no ambiente regulatório, incluindo na sua abrangência. No âmbito doméstico, os atores com poder de veto têm tido posições próximas (até 2019), pelo que não há pressão para mudar (pelo menos no sentido desejado pela Armada), o que confere estabilidade; portanto, pouco ou nada muda.

Esta teoria também é relevante quanto ao poder das burocracias públicas em função do número de atores políticos institucionais de que dependem. De facto, o CEMA é nomeado e exonerado pelo PR sob proposta do Governo; e torna-se, por inerência, AMN-órgão. Embora a relação com o MDN seja permanente, uma divergência entre o CEMA e o Governo, mesmo que seja grave, só leva à exoneração do CEMA se o PR concordar com o Governo. É difícil conceber uma divergência sobre a DGAM ou a PM (fora da política de defesa, logo, fora das competências do PR como Comandante Supremo das FA) que leve o PR a exonerar o CEMA antes do fim previsto do mandato; a exoneração será ainda mais difícil, se o PR tiver uma boa relação pessoal com o CEMA. Por isso, o CEMA tem um forte incentivo para procurar logo no início do seu mandato criar a melhor relação pessoal possível com o PR (Gomes, 2014b: 1h30'45”). Compreende-se que o PR retribua, pois dificilmente encontrará outros atores que o

tratem com tantas deferências. O costume criado em 1983 coloca o PR e o Governo em igualdade na nomeação e na exoneração dos CEM (Graham, 1993: 49-50; Sampaio, 1999: 171-172; Miranda, 2018: 8); e embora o PR não tenha competência para nomear contra a proposta do Governo, tem para a recusar; já se o Governo quiser exonerar um CEM, o PR tem o poder legal de recusar, esvaziando o costume. O CEMA tem espaço de manobra para atuar sobre a DGAM e a PM a favor dos interesses corporativistas e militaristas da Armada: ajuda muito ter uma boa relação pessoal com o PR e confiar que não se aplica aquele costume. Esta hipótese é muito difícil de provar, porque os atores envolvidos não deixarão rasto documental e dificilmente revelarão factos que os deixem mal colocados. Mas o incentivo existe, para o PR e para o CEMA, e a indiferença do PR (dois titulares) perante denúncias de inconstitucionalidade pela ASPPM e perante o desvalor revelado por um ex-CEMA pela CRP e pela lei, e que envolveu o PR (Freire, 2014), recomenda que não se descarte esta hipótese e que ela seja avaliada em futura investigação.

TERCEIRA PARTE – CONCLUSÃO

X. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Apresentam-se agora as conclusões da investigação doutoral e desta tese, em três partes. Primeiro, uma cronologia dos factos mais relevantes sobre a política pública de Autoridade Marítima. Seguem-se as conclusões alcançadas pelas análises realizadas. E apresenta-se uma narrativa estilizada, que tenta combinar as duas secções anteriores, para responder à questão sob investigação. Por fim, indicam-se os principais tópicos deixados em aberto e propostos para futura investigação.

X.1 CRONOLOGIA DOS PRINCIPAIS FACTOS

1. Desde que existe, o Estado português exerce a sua autoridade no mar e sobre os assuntos do mar.
2. A Secretaria de Estado da Marinha e Domínios Ultramarinos foi criada em 1736, e foi o primeiro departamento governamental com atribuições sobre todos os assuntos do mar, exceto as pescarias, que só se lhe juntaram em 1831.
3. Os corsários e piratas que estorvavam o comércio externo português e causavam perdas de receitas aduaneiras, as principais receitas públicas, criaram um problema de segurança, que se entendeu no século XIX que a Armada tinha as melhores condições de enfrentar e resolver.
4. Com o RPP de 1839, a política pública de Autoridade Marítima institucionalizou-se e autonomizou-se. Emanou das alfândegas marítimas e firmou-se nos portos.
5. O RPP definiu as atribuições e competências dos órgãos e serviços que a concretizavam, e a organização territorial ao longo de todas as costas portuguesas. A Autoridade Marítima centrava-se no órgão administrativo de “capitão de porto”, uma autoridade marítima local, e incluía o “cabo de mar” como autoridade policial. A “capitania do porto” era o serviço desconcentrado, que apoiava o capitão de porto.
6. O capitão de porto teve provavelmente origem no *capitano di porto* italiano e terá sido adotado em Portugal a partir do *capitán de puerto* criado em Espanha em 1793. Até 1839, as referências na lei a “capitão do porto” referiam-se a um título honorífico, a perfis de funções variáveis ou confundiam-se com outras designações, como comandante dos registos (órgão das alfândegas).
7. O RPP atribuiu ao capitão de porto competências sobre a polícia dos portos, a gestão portuária, o socorro a naufragos, os registos das embarcações e dos marítimos, a regulação das profissões marítimas, a proteção ambiental, as vistorias aos navios, e o despacho de saída.

8. Com raríssimas exceções, os capitães dos portos eram oficiais da Armada, coadjuvados por escrivães e recebiam benefícios materiais (emolumentos e outros).
9. A extensão das suas competências definitivas e executórias, e a diversidade das suas atribuições, tornou logo o capitão de porto um órgão único na organização administrativa.
10. A expressão “autoridade marítima” entrou no léxico em 1840; designava sobretudo o CDM, o capitão de porto e o delegado marítimo. O setor era referido por “as capitánias”, “o ramo marítimo” ou “o fomento marítimo”; esta expressão foi-se reduzindo após 1969.
11. A partir de 1851, o capitão de porto dependia hierarquicamente do CDM, a autoridade marítima regional dependente do comandante da Armada.
12. Em 1864, foi adotado o CPDMM, que criou um foro disciplinar e penal para os marítimos, que os subordinou aos capitães dos portos ou intendentos da Marinha, no plano disciplinar, e no plano penal aos tribunais marítimos, e por via dos recursos para o Supremo Tribunal Militar, ao foro militar. Foi uma das peças da militarização da Autoridade Marítima.
13. O CPDMM-1864 foi revisto em 1943; o Estado Novo manteve a militarização. O Livro V do CPDMM-1943, que regulava o foro penal especial dos marítimos, foi revogado pelo novo CPP (1987), mas ainda está parcialmente em vigor.
14. O RPP (1839) e os RGC (1884, 1892 e 1972) foram de facto os códigos administrativos do mar. O RGC-1972 ainda está parcialmente em vigor. Cada RGC introduziu reformas de relevo nos procedimentos e na regulação, mas não na orgânica.
15. O Corpo de Polícia Marítima foi criado por lei em 1919, em Lisboa, a partir dos cabos de mar das capitánias, doravante recrutados entre as praças da Armada, que ficaram sujeitos aos regimes penais e disciplinares da Armada. Mas estava confinado a portos e praias perto, sendo considerado o “braço operacional” do capitão de porto.
16. No mar, a fiscalização competia às esquadilhas de fiscalização da costa, da Armada, e às “canhoneiras das alfândegas”, da GF (criada em 1885), operadas por pessoal da Armada requisitado. A fiscalização das pescas marítimas passou em 1892 da GF para a Armada.
17. A primeira grande reforma com impacto orgânico ocorreu em 1921, poucos dias após a “noite sangrenta”; definiu a Autoridade Marítima e a Armada como setores autónomos da Marinha Militar, que convergiam no ministro da Marinha, que os chefiava politicamente.
18. O ministro Pereira da Silva cristalizou em 1924 a reforma de 1921, com as designações de “ramo marítimo”, dirigido pelo DGM, e “ramo militar” ou Armada.

19. Em 1937, foram criadas as Casas dos Pescadores no âmbito do regime corporativo do Estado Novo, e atribuída a sua direção ao capitão de porto ou delegado marítimo; eram as únicas entidades corporativas que não tinham direções eleitas. O modelo acabou com o fim do Estado Novo (1974).
20. Na reforma de 1950, na sequência da adesão à NATO, foram criados os órgãos de MDN (mas não o ministério) e de CEMGFA (apoiado pelo Secretariado-Geral da Defesa Nacional). A Armada opôs-se, como já se tinha oposto à iniciativa de Salazar no mesmo sentido em 1934 e em 1940, e de Caetano em 1969, e à perda da aviação naval em 1952.
21. Foi estabelecida por lei, em 1967, a acumulação da autoridade marítima local (capitão de porto) e regional (CDM) com o correspondente comandante militar local (comandante de defesa marítima) e regional (comandante naval ou de zona marítima).
22. Após o golpe de estado militar de 25-Abr-1974, o poder militar separou-se do poder civil, formando duas estruturas paralelas que convergiam no PR; o MDN fazia a ligação, e só isso, das FA ao Governo. Os CEM passaram de autoridades administrativas a ter equivalência a ministro e competências ministeriais no âmbito dos respetivos exércitos. Após 11-Mar-1975, a estrutura militar institucionalizou-se no Conselho da Revolução, presidido pelo PR e que integrava, entre outros membros, os CEM.
23. Por imposição civil, na formação do I Governo Provisório (Mai-1974), foi extinto o Ministério da Marinha, e transferidas as atribuições militares para o CEMA, e as atribuições civis para o SEMM e para o Secretário de Estado das Pescas. Esta cisão constituiu a segunda grande reforma institucional da Autoridade Marítima.
24. As atribuições civis relativas à marinha mercante, às pescas, aos pilotos e à investigação científica constituíam o que se veio a chamar “Administração Marítima”. Mas a separação não foi perfeita, porque esta ficou com a fiscalização das pescas marítimas, mas os registos de navios e profissionais continuaram sob a direção do CEMA.
25. A presença das FA na segurança interna vinha de 1820, manteve-se na Constituição de 1933 e aumentou após 25-Abr-1974, com a criação do COPCON, dissolvido em 1975.
26. A CRP-1976 admitia a participação das FA na segurança interna, embora só em último recurso. Não identificou os exércitos, ao contrário, por exemplo, da Constituição Espanhola de 1978, que designa o exército do mar de “Armada”.
27. Oito meses antes de ser aprovada a 1ª Revisão Constitucional (1982), o Conselho da

Revolução reorganizou as FA e fixou a designação do exército do mar em “Marinha”.

28. A 1ª Revisão Constitucional estabeleceu o EDD (em 1976, era só Estado Democrático), extinguiu o Conselho da Revolução, retornou os CEM a órgãos administrativos, e atribuiu às FA uma só missão, a defesa militar da República contra ameaças externas.

29. A LDNFA (1982) densificou as normas constitucionais, em especial as que afastaram as FA da segurança interna e manteve a designação do exército do mar de “Marinha”.

30. Em consequência da 1ª Revisão Constitucional e da LDNFA, a Armada tinha de deixar de dirigir a Autoridade Marítima.

31. O Corpo de Polícia Marítima passou a PM em 1984, sem deixar de pertencer à Armada.

32. Em 1984, foi criado o SAM com atribuições na administração da justiça, na segurança interna, na proteção ambiental, na proteção civil, e na coordenação dos atores competentes nos espaços marítimos e no DPM. O SAM não se integra na defesa militar da República.

33. O SAM integrava a DGM, as capitánias e os DM, todos na dependência hierárquica do CEMA e integrados na Armada; os CDM chefiavam os capitães dos portos, mas uns e outros não estavam subordinados ao DGM.

34. A LSI-1987 inseriu os órgãos do SAM no conjunto de FSS que exercem funções na segurança interna e identificou o capitão de porto e o CDM como autoridades de polícia. O Governo inseriu o CEMA no Gabinete Coordenador de Segurança, criado pela LSI-1987.

35. O Acórdão do TC 71/84 declarou que era inconstitucional a presidência dos tribunais marítimos pelo capitão de porto. Em 1986, foram criados novos tribunais marítimos por lei.

36. O novo CPP (1987) vedou às FA o atributo de OPC, e revogou o foro especial dos marítimos, previsto no CPDMM-1943.

37. A legislação da pesca de 1987 passou o controlo da pesca para serviços civis, mas a fiscalização no mar, até às descargas nos portos, continuou a estar atribuída à Armada.

38. O Acórdão do TC 308/90 estabeleceu que era inconstitucional a aplicação do RDM ao pessoal da PM, o que tornou inevitável o agendamento da reforma da PM.

39. Como o SAM não respeitava o modelo constitucional, foi agendada pelo XII Governo nova reforma. A lei orgânica do Governo (1991) colocou o SAM na dependência do MDN, embora gerido pelo CEMA, por competência delegada.

40. A formulação da reforma foi organizada em três processos: um, para tornar o SAM

conforme com a CRP; e os outros dois para concretizar as decisões do Acórdão do TC 308/90 em relação ao pessoal militarizado da Armada; entre este pessoal inclui-se o pessoal da PM.

41. Os três processos de formulação decorreram por negociação entre a Armada (EMA) e a DGPIE (MDN), que representou o membro do Governo responsável pelo setor (MDN).

42. Em 1992, nas negociações sobre a reforma do SAM, a DGPIE declarou que:

(a) “na prática não se pretende tirar o SAM da Marinha”. A LOMAR-1993 manteve o SAM na dependência do CEMA e integrado na Armada, aguardando a reforma do SAM, só concretizada em 2002.

(b) “O Director-Geral da Marinha será sempre da confiança no CEMA e mesmo que o DGM vá a despacho ao MDN [...], o CEMA poderá fazer prevalecer a sua posição junto do MDN. Inclusivamente, proporá a exoneração do DGM se essa medida se tornar necessária.” Em Jan-2015, o DGAM e CG-PM foi exonerado deste modo.

43. A Armada sabe desde 1990 das desconformidades do SAM com a CRP. Elas foram uma das razões da necessidade de reforma do SAM e dos quadros de pessoal militarizado, e foram notadas durante as referidas negociações.

44. Em reação ao agendamento da reforma do SAM em 1991, a Armada definiu uma linha de ação, baseada na ideia de “sinergias” entre a Armada e a Autoridade Marítima, e expressa numa orientação informal que o CEMA deu em 1992 aos negociadores da Armada, que se mantém e que tem tido vencimento:

(a) “O SAM tem de se sujeitar à gestão da Marinha.”

(b) “Os militares são da Marinha e subordinados ao CEMA.”

(c) “O orçamento do SAM é inscrito no orçamento da Marinha.”

45. Em 1994, foi criado o SNBSM, na dependência do MDN; atribuiu a execução ao SBSM operado pela Armada, e pelos capitães dos portos nos respetivos espaços de jurisdição. Não se conhece a orgânica e a regulação do SBSM; a Armada não o disponibiliza no espaço público.

46. Em 1995, a PM foi transformada em força de segurança nacional, quando foi adotado o estatuto do seu pessoal (EPPM), que lhe conferiu o atributo de OPC.

47. Os comandantes locais da PM são por inerência os capitães dos portos; os comandantes regionais são por inerência os CDM. Foi a forma encontrada para adaptar, sem mudar muito, o modelo de “braço operacional” do capitão de porto, defendido pela Armada.

48. O EPPM foi densificado, através do regime disciplinar e do regulamento de avaliação do mérito, entre outros, específicos da PM, mas não foi criado um diploma orgânico nem uma dotação orçamental da PM, continuando inserida na dotação da Armada, dirigida pelo CEMA.
49. O Livro Branco da Política Marítimo-Portuária (1997) considerou a situação e natureza do SAM, e notou que a Armada estava disposta a transferi-lo para a Administração Marítima. A Armada não manteve esta posição.
50. Em 1998, foi reformada a política de regulação das pescas de 1987, e as competências de fiscalização foram afetadas a ministérios. Apesar de já existir a PM, distinta da Armada, a Armada defende que encontra neste diploma base legal para fiscalizar as pescas marítimas.
51. A LOIC-2000 estabeleceu que o estatuto de OPC de competência específica é conferido por lei; deixou a PM numa situação indefinida, por ser OPC, mas não ter diploma orgânico. A Lei Quadro da Política Criminal (2006) definiu este diploma como um pressuposto dos OPC.
52. Em 2000, foi adotado o regime especial de contraordenações por ilícitos de poluição marinha, o qual é aplicado com grande frequência pelos capitães dos portos.
53. O diploma que criou o SIFICAP (2001) também não especificou as competências de cada serviço e a Armada defende que também este lhe dá base legal para fiscalizar as pescas.
54. A formulação da reforma do SAM foi agendada em 1991; houve negociações de 1991 a 1995 entre a DGPIE e a Armada; foram reiniciadas em 1996 e alargadas a mais ministérios; foram prolongadas em 1998; mas a reforma do SAM só se concretizou em 2002, através de 7 DL, uma portaria e um despacho:
- (a) O SAM passou a ser um conjunto de órgãos e serviços com poderes de autoridade marítima, que a lei elencou, em vez da estrutura orgânica subordinada ao CEMA.
 - (b) Manteve o SAM no MDN, mas fora das FA; o ministro não tutela, não supervisiona e não dirige o SAM, como pretendia a Armada e o MDN aceitou em 1992.
 - (c) Criou a AMN (por inerência, o CEMA), apenas com poderes de coordenação, e em relação à PM, só no âmbito operacional.
 - (d) Colocou a PM e a AMN a par no SAM.
 - (e) Substituiu a DGM pela DGAM, no modelo das direções-gerais na organização administrativa portuguesa, com desconcentração administrativa, regional, através do CDM, e local, através do capitão de porto, e subordinação hierárquica ao DG.

- (f) Determinou a criação de um orçamento próprio da AMN. Formalizou o regime de receitas e despesas da DGAM, e de distribuição das compensações ao pessoal.
 - (g) Atribuiu os cargos dirigentes da DGAM a oficiais da Armada da classe de Marinha, selecionados sem concursos, nem critérios fixados na lei, nem escrutínio da seleção.
 - (h) Criou um Estado-Maior da PM.
 - (i) O Conselho Consultivo do SAM foi substituído pelo CC-AMN, órgão deliberativo quando se trate de aplicar coimas no âmbito da poluição do meio marinho.
 - (j) Criou o CCN-SAM, que nunca reuniu.
 - (k) Reviu e atualizou as competências do capitão de porto, catalogadas no RGC-1972, mas não reduziu a forte dependência das autoridades marítimas face aos escritvães.
- 55.** Após a ratificação da CNUDM por Portugal (1997), os espaços marítimos portugueses foram redefinidos em concreto por lei (2006), a qual atribuiu competências à Armada e à FAP no mar, no âmbito das suas competências.
- 56.** O CEMA adotou em 2006 a doutrina da “Marinha de duplo uso”, na densificação da qual surgiu a expressão “Marinha/AMN” no DR 86/2007. Depois decidiu colocar o CNCM (órgão de coordenação entre FSS) a reunir no centro de operações da Armada, e promoveu a introdução de normas sobre a AMN e o SBSM na LOMAR-2009. O CEMA inseriu assim a Armada formalmente na segurança interna, sem reações dos órgãos de soberania.
- 57.** Na reforma da Segurança Interna (2007-2008), foi criada a UCC na GNR com poderes de polícia no mar territorial e na zona contígua. A GNR tinha uma vertente marítima, oriunda da GF, quando esta foi extinta por lei em 1993, e passou a Brigada Fiscal integrada na GNR.
- 58.** A LOIC-2008 estabeleceu que a PSP, a GNR e a PJ são as exceções ao princípio geral de que os OPC têm competência específica; a PM deixou de estar numa situação indefinida.
- 59.** A LSI-2008 criou o SSI, que não referiu a PM nem o CNCM, mas incluiu a AMN.
- 60.** Na reforma da Defesa (2009), a LDN-2009 estabeleceu que o emprego das FA na segurança interna, em apoio das autoridades civis, devia resultar da articulação operacional entre o SG-SSI e o CEMGFA. A norma foi espelhada na LSI-2008 e na LOBOFA-2009, e foi mantida na reforma da defesa de 2014.
- 61.** Em 2012, o MDN determinou uma avaliação da reforma do SAM, concretizada numa lei de interpretação e que introduziu alterações, e em cujo preâmbulo sugeriu que o exército

do mar voltaria a chamar-se “Armada”:

- (a) Manteve a AMN apenas com poderes de coordenação.
- (b) O CG-PM continuou a ser o órgão máximo da PM; extinguiu o seu Estado-Maior.
- (c) Reafirmou a tutela departamental superior do MDN sobre o pessoal da PM.
- (d) Manteve a determinação de existir orçamento próprio da AMN.
- (e) Atribuiu à AMN-órgão competências para efeitos de decisão de recursos de gestão corrente (não de disciplina) do pessoal da PM, sem prejuízo da tutela ministerial.

62. A auditoria da IGDN (2013) notou a falta do orçamento da AMN e outras disfunções. Foi homologada pelo MDN, que determinou a colaboração da Armada na correção das falhas apontadas. As disfunções continuam por corrigir.

63. Em 2013, a ASPPM apresentou à PGR um pedido para considerar várias normas do DL 235/2012 desconformes com a CRP. Desconhece-se publicamente a posição da PGR.

64. No final de 2013, o CEMA deixou de nomear os CDM e os capitães de porto, apesar de a lei desde 2002 determinar que a competência é da AMN-órgão, que os passou a nomear.

65. No final de 2014, o CEMA tentou agendar uma reformulação da LOAMN. O processo teve acolhimento político, e chegou a estar em formulação no MDN um “DL 234/2017” para dar competências de fiscalização aos comandantes de NRP. Não foi concluído na legislatura.

66. A LOMAR-2014 revogou as disposições da LOMAR-2009 sobre a AMN e o SBSM, mas atribuiu funções ao Vice-CEMA como substituto da AMN-órgão e referiu o Comandante das Operações Marítimas e o COMOPMAR, um órgão administrativo por definir na lei.

67. Em 2015, foram alargados os crimes ambientais à poluição do meio marinho, reduzindo o âmbito do regime de contraordenações e as competências dos capitães dos portos na matéria

68. A auditoria da IGF (2017) centrada nos procedimentos de gestão financeira notou a falta dos diplomas que deviam regulamentar e densificar a DGAM. Continuam em falta.

69. Face a um pedido da ASPPM, o Provedor de Justiça notou ao MDN a necessidade de se respeitar a identidade própria da PM (2017). Este órgão já tinha considerado em 2006 que o DL 44/2002 e a AMN eram conformes com a CRP.

70. Apesar de não estarem no domínio público as receitas e as despesas da DGAM e da PM com um mínimo de pormenor, estima-se que as suas despesas totais rondem os €50m, com as DCCR na ordem de €13m e os emolumentos na ordem de €5m.

71. Os emolumentos podem aumentar bastante as pensões de reforma dos militares, civis e militarizados que tenham prestado até dois anos de serviço nas capitâncias ou na PM, por influência da chamada “média do biénio”. Muitos militares, militarizados e civis beneficiam.

72. Os quantitativos de pessoal em serviço na DGAM e na PM não são públicos; estima-se que o total ronde os 1400 efetivos, sendo 500 da PM e 100 oficiais. O MDN autorizou em 2015 um total de 281 efetivos da Armada a prestar serviço na AMN (DGAM e PM). Estes números comparam-se com um total de cerca de mil na UCC-GNR.

X.2 CONCLUSÕES DA INVESTIGAÇÃO

73. O perímetro da política pública de Autoridade Marítima vem variando desde o RPP (1839): foi crescendo em atribuições e competências, e serviços, até aos anos 1920s; reduziu-se com a passagem das atividades de fomento para o ministério responsável pela economia, em definitivo em 1969. Há uma tendência de longo prazo de contração; as políticas europeias, que têm harmonizado normas e procedimentos, e vêm transferindo competências da DGAM (do capitão de porto em especial) para órgãos e serviços civis (*competent authority*), têm sido o principal fator de desmilitarização do mar em Portugal desde a adesão à CEE em 1986. A fiscalização das pescas marítimas por inspetores autorizados, que exclui à partida os militares das FA, é um exemplo destacado; outro, são as vistorias a navios estrangeiros; e outro ainda é o crescimento da Guarda Costeira Europeia (*Frontex*).

74. A Revisão Constitucional de 1982 decidiu encerrar a tradição com quase dois séculos de as FA intervirem em cenários domésticos, e atribuiu-lhes só a missão de defesa militar face a ameaças externas. Visou-se evitar a intervenção política das FA e a desproporção dos meios militares na segurança interna, que ficou bem clara na “noite sangrenta” (1921).

75. Assim, a Armada tinha de abandonar a missão e o domínio da Autoridade Marítima. Depois da criação do SAM (1984), das reformas da Defesa de 1991-93, da reforma do SAM de 2002, das alterações e reformas de 2009, 2012 e 2014, em 2019, ainda está por concretizar em pleno aquele modelo constitucional, já realizado na PSP e na GNR.

76. Agendada a reforma do SAM pelo MDN, a Armada estruturou as suas posições em 1991-1992 e manteve-se fiel a elas, exceto num período em 1997, quando admitiu que o SAM podia ser transferido para a Administração Marítima.

77. A formulação das referidas mudanças e reformas decorreu sempre por negociação entre a Armada e o Governo (através do MDN só, ou através de vários ministérios) e a Armada

conseguiu manter o que entende ser o núcleo duro da sua posição de domínio da Autoridade Marítima, definido nas orientações dadas pelo CEMA em 1992.

78. Em 1992, a Armada colocou o MDN perante um dilema: ou a Armada dirige o SAM, nela integrado, ou a Autoridade Marítima pára e o Governo tem de criar mais uma marinha.

79. A militarização da Autoridade Marítima corresponde às referidas orientações do CEMA e traduz-se na prática e em concreto:

- (a) Nos seus dirigentes serem oficiais da Armada em comissões temporárias (2-3 anos, com raras repetições), regressando à Armada onde fazem as respetivas carreiras.
- (b) Nestes dirigentes usarem os respetivos uniformes militares na DGAM e na PM.
- (c) No uso das normas de segurança militar para controlar a informação interna.
- (d) Na acumulação de cinco titulares de órgãos na estrutura da Armada e na estrutura da DGAM e da PM; e em mais um, o Comandante das Operações Marítimas, que já é admitido, mas ainda por definir na lei.
- (e) Nos dirigentes da DGAM e da PM serem selecionados pelo CEMA na classe de Marinha, sem critérios substantivos na lei, sem concurso, sem escrutínio e com nomeações precárias.
- (f) Nos capitães dos portos estarem subordinados ao CEMA por via do SBSM, sem que as normas de organização deste serviço estejam no domínio público; e por via da subordinação aos CDM, que são CZM, estando estes subordinados ao CEMA por via do Comandante Naval.
- (g) Na subordinação ao CEMA da gestão financeira da DGAM e, sobretudo, da PM.
- (h) Na AMN constituir um subconjunto das competências do CEMA (militar), que se confirma nos decretos-lei que associam o posto de almirante à AMN-órgão.
- (i) Na atribuição ao Vice-CEMA de competências sobre o DGAM e o CG-PM, apesar de ser um órgão militar fora de qualquer serviço da Autoridade Marítima.
- (j) Na posição dominante da Armada no CNCM, e na sede em unidades da Armada.
- (k) Na ausência de um diploma orgânico da PM.
- (l) Nas condecorações pelo CEMA com a medalha “Vasco da Gama”.

80. Os emolumentos têm um papel nuclear na militarização da Autoridade Marítima, pois,

graças às nomeações precárias, um oficial pode perdê-los, bem como uma muito maior pensão de reforma, se tomar posições mal-vistas pelo CEMA.

- 81.** Há dezenas de disfunções em normas jurídicas e administrativas, das quais se realçam:
- (a) As nomeações precárias dos capitães dos portos e dos CDM só na classe de Marinha, sem critérios substantivos na lei, sem concurso e sem escrutínio.
 - (b) A atribuição da mesma designação a um órgão e a um serviço, a AMN.
 - (c) A AMN-órgão não se distingue do CEMA, ficando um órgão militar em posição de autoridade num serviço civil, em desconformidade com a CRP.
 - (d) A alteração dos perfis de atribuições e competências da AMN e dos capitães dos portos, por legislação avulsa.
 - (e) A falta de definição do estatuto do “militarizado”, e a natureza pouco clara da PM.
 - (f) A natureza do SAM, que se chama “sistema”, mas é apenas um conjunto de órgãos e serviços, sem estrutura interna ou dependência hierárquica ou outra.
 - (g) Os processos de delegação de competências do MDN no CEMA e na AMN-órgão, que podem ser simplificados e em menor número.
 - (h) A manutenção da designação do exército do mar pela mais abrangente “Marinha” em vez da mais precisa “Armada”.
- 82.** As disfunções devem-se à tolerância das posições da Armada pelos órgãos de soberania, por subtil concordância com este exército ou só por desleixo e fraca técnica legislativa.
- 83.** Os defensores da militarização da Autoridade Marítima são, na sua esmagadora maioria, oficiais da Armada e apresentam argumentos de natureza profissional, histórica e económica.
- 84.** O argumento profissional diz que os oficiais da Armada são os mais preparados para dirigir esta política pública, pelo conhecimento único e profundo que têm do setor e do mar. Invocam uma legitimidade de exercício.
- 85.** Mas os oficiais da Armada que são capitães dos portos dependem muito dos escrivães, civis, aos quais nunca foi exigida formação superior, ou que fossem especialistas em assuntos do mar; apenas que dominassem os procedimentos administrativo-burocráticos das capitánias.
- 86.** Os oficiais da Armada que são comandantes regionais ou locais da PM dependem, quiçá ainda mais, dos respetivos 2º comandantes, que são, ao invés deles, profissionais de polícia.

- 87.** O argumento profissional é frágil perante a sofisticação que caracteriza o salvamento e o socorro, designadamente, no mar, e que aponta para serviços especializados e profissionais, e que não têm de ser só militares nem dirigidos por militares.
- 88.** O argumento histórico invoca o facto de a Armada dirigir a Autoridade Marítima há quase dois séculos, com êxito. Invoca uma espécie de usucapião.
- 89.** Quem apresenta estes argumentos não os acompanha de factos e análises comparativas que demonstrem que não há melhores opções, em abstrato ou em relação a outros estados. A Armada tem um quase monopólio sobre a informação da DGAM e da PM, mas não produziu qualquer análise rigorosa de custos-benefícios nem divulga a informação no espaço público.
- 90.** A usucapião e a legitimidade de exercício não se substituem à legitimidade democrática, que têm os órgãos de soberania e a CRP.
- 91.** O argumento económico vem de 1892; é o preferido quando há restrições orçamentais; tem dominado desde 1992, quando passou a estar associado ao termo “sinergias”, adotado pelo CEMA para defender a militarização da Autoridade Marítima.
- 92.** Para densificar o argumento económico e a doutrina do “duplo uso”, que concretizava as “sinergias” na militarização da Autoridade Marítima, através de economias de escala e de gama, foi elaborada uma “narrativa das poupanças” por alguns oficiais da Armada.
- 93.** A “narrativa das poupanças” é também frágil nos conceitos e na metodologia, pois não considera as potenciais economias de escala e de gama entre a DGAM e a PM, e os serviços da Administração Marítima e da segurança interna, mais afins à função do que a Armada.
- 94.** A Armada não tem sido consistente no emprego do argumento económico enfeitando-o quando da sua aplicação resultem perdas da sua autonomia, ou do perímetro de poder do CEMA (ou do ministro da Marinha até 1974). Foram disso exemplo, a perda da aviação naval em 1952; as tentativas de criação do Ministério da Defesa Nacional em 1934, 1940 e 1969; a recriação da aviação naval em 1992; a concentração da saúde e do ensino militares em 2009; a anunciada fusão do IH e do IGE em 2013; ou o sistema “Costa Segura” desde 2016. Nestes casos, a Armada rejeitou as sinergias e as economias de escala e defendeu especificidades, para não perder (ou até ganhar) autonomia ou poder.
- 95.** Os oficiais da Armada defendem uma posição da qual extraem benefícios imateriais (prestígio, boa imagem pública melhor do que a imagem marcial) e benefícios materiais de relevo (emolumentos, ajudas de custo, e outros) para os que fazem comissões na DGAM e na

PM (exceto o CG-PM e o 2ºCG-PM); tais oficiais, no fim da carreira, podem mesmo ver as suas pensões de reforma muito aumentadas pelo tempo de serviço prestado nas capitánias.

96. Os benefícios de que usufruem os oficiais nas capitánias, e a quase arbitrariedade e a precariedade das nomeações pelo CEMA, incentivam à sua adesão às posições do CEMA, do qual nunca deixam de depender hierarquicamente, na Armada, no SBSM e através dos CDM.

97. No discurso da Armada, é omissa a palavra “Armada”; e tem aumentado o emprego da expressão “autoridade marítima” local e nacional, sugerindo a ideia de hierarquia entre elas, que não existe formalmente, mas se concretiza através do SBSM e por via dos CDM.

98. A “narrativa das poupanças” logrou imobilizar os opositores e mobilizar os apoiantes, ao colocar quem defende a CRP como despesista em períodos de restrições orçamentais (1892 e desde 1992). A Armada conseguiu transformar um problema de cidadania num problema de despesas públicas, sem oposição dos órgãos de soberania ou dos *media*, em geral.

99. A ASPPM foi o único ator institucional que se opôs à “narrativa das poupanças”. A partir de 2010, juntaram-se-lhe alguns atores individuais. A partir de 2014 mereceu apoio do PCP e do BE. O Diário de Notícias deu-lhes espaço editorial, sobretudo até 2015.

100. Com pouca presença da Autoridade Marítima nos *media*, e sem atores que desmontem a “narrativa das poupanças”, ela foi interiorizada entre a maioria dos atores políticos (o PCP e o BE foram a exceção), que a ecoam nos termos em que a Armada a emprega.

101. A fraca notoriedade mediática da Autoridade Marítima e a adoção da “narrativa das poupanças” pela maioria dos atores políticos, mesmo sem factos a sustentá-la, sugerem que o discurso é mais importante do que os factos para os atores políticos e mediáticos.

102. A ausência de declarações ou de posições do PR (ou dos seus titulares) sugere que para este órgão de soberania, a Autoridade Marítima e a sua militarização são um não-assunto.

103. A escassez de declarações ou posições dos governos e dos seus membros, e dos partidos políticos, à exceção do PCP, revelam que, também para eles, a Autoridade Marítima e a sua militarização são um não-assunto. Não há relatórios oficiais, estudos ou programas de ação sobre a Autoridade Marítima; os relatórios da IGDN (2013) e da IGF (2017) nada corrigiram.

104. Em 2019, o Aliança e o PSD propuseram a criação de uma guarda no mar (marítima ou costeira), mas sem densificar a ideia, ou a relacionar com a PM e a UCC-GNR.

105. Enquanto órgão de soberania colegial, a AR acompanha a Autoridade Marítima pela CDN; mas as polícias de ordem e segurança pública são acompanhadas pela 1ª Comissão.

106. Os *media* não têm um discurso sobre a Autoridade Marítima. Mas a seleção e escolha das peças com que ocupam o seu espaço tem sido decisiva para manter a fraca notoriedade. O Diário de Notícias tem sido a exceção, noticiando, analisando e escrutinando.

107. Não parece haver motivação para cumprir a CRP nesta matéria e afastar as condições que têm conduzido à militarização, às disfunções e à complexidade orgânica e normativa da DGAM e da PM. Mas só o CDS propôs (2019) a revisão das fronteiras constitucionais entre defesa e segurança interna; nenhum ator político concordou com essa posição.

108. Os 16 modelos alheios de Autoridade Marítima estudados (Austrália, Bélgica, Canadá, Dinamarca, EUA, Espanha, França, Holanda, Irlanda, Itália, Letónia, Lituânia, Noruega, Nova Zelândia, Reino Unido e Suécia) adotam os elementos principais dos EDD, adaptados às particularidades da história e da cultura de cada país: o império da lei; a supremacia civil; a separação de poderes; a democracia representativa; e um catálogo de direitos e crimes.

109. Cada Estado tem um modelo específico de Autoridade Marítima, que reflete o respetivo percurso histórico e as respetivas condições geográficas e culturais.

110. Por causa das suas história e cultura, incluindo interromper um passado de intervenções dos militares em cenários domésticos e com um sentido de proporcionalidade (proibição do excesso) vários Estados consagram, na constituição ou na lei, a separação entre FA e polícias; às primeiras cabe a defesa face a ameaças externas e apoiar as segundas no plano doméstico.

111. A noção de proporcionalidade no uso da força e o dever de respeito pelos direitos dos cidadãos estruturam desde a *Magna Carta* (1215) os modelos americano e britânico.

112. Os 16 modelos estudados são muito distintos entre si, embora haja pontos comuns em todos ou grupos deles. Por exemplo, nem todos os Estados têm guardas costeiras; nos que têm (EUA, Reino Unido, Irlanda, Itália, Holanda, Suécia, Letónia, Noruega e Bélgica) elas variam entre a gendarmaria marítima (EUA e Itália) e agências civis que só coordenam operações no mar (Bélgica), e à sueca não compete dirigir o *SAR*. A França tem a “*fonction garde-côtes*”.

113. As diferenças existem mesmo entre Estados com muitas semelhanças e um passado comum, como a Noruega, que tem uma guarda costeira, e a Dinamarca, que não tem, embora ambas empreguem recursos da Armada em missões civis no mar. Por exemplo, os militares da guarda costeira da Noruega fazem fiscalização das pescas marítimas, por tradição bem aceite pelos pescadores noruegueses, mas em operações policiais atuam sob a autoridade do chefe de polícia competente; mas na Dinamarca, a fiscalização das pescas marítimas está atribuída a um organismo civil específico.

114. Os militares da *Royal Navy* que fiscalizam as pescas marítimas fazem-no no âmbito da *MACA* e só têm uma pequena fração de competências policiais, não podendo deter suspeitos ou arrestar bens sem cobertura da *MMO*, a qual efetua controlo estratégico e operacional, por vezes em tempo real do *FPS*.

115. Nos EUA, a *USCG*, uma gendarmaria criada em 1915, é um ramo militar e o principal serviço a exercer a autoridade do Estado sobre os assuntos do mar; cresceu por agregação de funções, a começar pelas aduaneiras nacionais do *Revenue Marine*, a que se acrescentaram a inspeção de navios, o salvamento marítimo, as ajudas marítimas à navegação, os registos de navios e profissionais, a fiscalização no mar e a aviação, mantendo-se como ramo militar, e só integrando a Armada em tempo de guerra. É administração e autoridade marítima.

116. O *captain of the port* da *USCG* assemelha-se ao capitão de porto, mas teve evolução própria, vindo a abranger funções militares em tempo de paz e herdando 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 modelo equivalente francês, aparentado com o espanhol, e inexistente na Itália.

117. 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.

118. A França tem um modelo complexo, o que levou a adotar a *fonction garde-côtes* para melhorar a coordenação entre os vários serviços com atribuições e competências no mar. Mas continua a debater-se com as diferentes prioridades de cada um desses serviços. O crescente papel do *SGMer* está a tornar o *préfet maritime* e a *Marine nationale* sobretudo executivos, e menos diretivos.

119. O modelo da Itália é complexo desde a origem no século XIX, mas institucionalizou-se em 1989 uma guarda costeira operada por militares da Armada nela formados, integrada no Ministério dos Transportes.

120. A Espanha teve toda a sua política e as suas políticas públicas militarizadas até 1978, mas desmilitarizou a Autoridade Marítima até 1992. As FA podem apoiar e colaboram com as autoridades civis, e a hidrografia manteve-se integrada na Armada.

121. A análise teórica assumiu um pressuposto neoinstitucionalista histórico e assentou no postulado da racionalidade limitada dos atores, comum às abordagens teóricas consideradas. Os discursos dos atores formais e informais foram a principal fonte para conhecer as suas

posições; face a inconsistências, as posições foram deduzidas das respetivas condutas.

122. O neoinstitucionalismo histórico prevê que o passado influencia as condutas dos oficiais da Armada, por neles se ter interiorizado a militarização da Autoridade Marítima, que vem de 1839, e que lhes torna difícil admitir que haja um modelo melhor.

123. O neoinstitucionalismo da escolha racional é talvez o modelo menos útil, pois a ideia nuclear de basear as decisões em análises de custos-benefícios sobre várias alternativas para escolher a melhor, por um cálculo estratégico, não tem qualquer suporte nos factos por parte de nenhum ator. A Armada nunca se empenhou em provar a superioridade da militarização da Autoridade Marítima; só afirma que é melhor e alega poupanças e sinergias.

124. O modelo dos equilíbrios interrompidos realça a resistência dos atores que beneficiam do *status quo* e a oposição aos atores que querem mudar. Com um ator institucional próximo dos atores políticos e uma narrativa persuasiva, quem visa a mudança está em desvantagem.

125. A teoria da captura do regulador não se aplica a esta política pública; mas a sua previsão de que um operador se esforça para evitar a entrada de concorrentes, pressionando o regulador para erigir ou manter barreiras à entrada, recorda a Armada. O apoio das empresas reguladas aos atores políticos em retribuição por uma redução da concorrência pode ter paralelos na Autoridade Marítima; mas é uma hipótese por avaliar.

126. A teoria dos atores com poder de veto não se aplica, porque a Armada não tem poder de veto formal sobre a política pública ou as suas reformas; mas os conceitos de estabilidade e de espaço de mudança da política aplicados à Autoridade Marítima sugerem que não haverá em breve mudanças formais significativas, pois os atores institucionais e os atores partidários têm posições consistentes com a CRP e entre si há anos. Por tirar essa conclusão, restou à Armada intervir na formulação dos diplomas legais, com a tolerância dos atores políticos; na prática veta a desmilitarização da Autoridade Marítima imposta pela CRP em 1982.

127. Esta teoria ilumina um pormenor, que pode ter grande relevância prática: a importância que tem para o CEMA manter uma boa relação com o PR, pois é este que o nomeia e exonera; uma relação próxima e boa com o PR confere ao CEMA autonomia para atuar na Autoridade Marítima como entender, com um risco mínimo de ser exonerado por desagradar ao Governo.

128. O regime corporativo do Estado Novo acrescentou às competências dos capitães dos portos, outras de controlo social das comunidades piscatórias. É possível que esta situação de poder dos oficiais da Armada sobre estas comunidades tenha sido interiorizada naquelas e por aqueles, resultando na passividade daquelas comunidades; mas é uma hipótese por avaliar.

129. O corporativismo relativo ao espírito de corpo dos oficiais da Armada, influenciado pela história e pelas tradições culturais, explica a sua união contra tudo o que prejudique a imagem e o prestígio da Armada, incluindo a sua contração ou perdas de autonomia.

130. O modelo dos fluxos múltiplos ajuda a explicar os agendamentos das reformas e as mudanças ocorridas na Autoridade Marítima: os empreendedores políticos, sempre membros do Governo, concluíram que deviam realizar reformas e abriram janelas de oportunidade para implantar mudanças. Os resultados ficaram aquém do que eles declararam visar, e foram mais de forma do que de substância; mas este modelo só explica os processos e não os resultados.

131. O modelo das coligações estiliza os processos de agendamento e formulação daquelas reformas e mudanças. Há duas coligações em oposição: uma, centrada na Armada, opõe-se à desmilitarização da Autoridade Marítima; a outra, sem estrutura e com geometria variável, abrange atores individuais e a ASPPM, defende o cumprimento da CRP e por consequência defende aquela desmilitarização.

132. Este modelo sugere que a coligação que tem um ator institucional tem vantagem. A falta de um ator institucional numa coligação cria dúvidas sobre a sua credibilidade noutros atores. Assim, pode haver atores institucionais, como o Provedor de Justiça e a PGR, que temem apontar a desmilitarização da Autoridade Marítima, para não serem responsabilizados pelo aumento das despesas públicas que a Armada diz que acarretaria. É uma hipótese por avaliar.

133. Este modelo sugere ainda que a ausência de compromissos entre as coligações revela que não há mediadores políticos; os atores políticos que podem realizar esse papel estão alinhados com a Armada ou, pelo menos, não tomam posições contra ela.

134. A TEB assume que os oficiais da Armada são como os demais cidadãos, e que o poder, o prestígio e os emolumentos bastam para explicar o empenho destes oficiais em manter o seu domínio da Autoridade Marítima. Os dirigentes de topo usufruem de boa imagem pública, que modera ou apaga a imagem marcial, e perdem poder face a outros serviços com a “perda” da Autoridade Marítima. Os demais oficiais usufruem, ou esperam vir a usufruir, de aumentos de rendimentos pelo serviço nas capitánias. Os oficiais que se opuserem à Armada arriscam-se a ver prejudicada a sua carreira ou a ter a vida dificultada. As dualidades das condutas dos oficiais da Armada sugerem que os benefícios e as sanções apontados são fatores decisivos.

135. A TEB prevê ainda que os oficiais da Armada estão em vantagem na relação de agência com os órgãos de soberania, pois têm melhor conhecimento do setor em que operam, em parte pela “prática do segredo”, e atuam mais coesamente do que os cidadãos e os atores políticos.

E podem explorar essa vantagem para realizarem fins corporativistas e militaristas. O controlo dos recursos pelos órgãos de soberania não inverte nem sequer equilibra a relação de agência.

136. Outra previsão da TEB, comum à teoria da captura do regulador, é a de oposição e resistência ao aumento da concorrência, que se concretiza na pressão da Armada para afastar a GNR do mar, e que tem tido apoio, inconsequente, de alguns atores políticos.

137. O neoinstitucionalismo sociológico dá um contributo crucial ao sugerir que as ideias de sinergias e poupanças no discurso da Armada visam satisfazer o que a comunidade considera adequado. É mais um expediente da Armada do que um elemento estrutural da sua posição.

138. A já apontada dualidade nos argumentos da Armada sugere que a adequação é só do discurso e não da conduta, aquele muito mais escrutinado do que esta. Se assim é, à Armada convém que não se torne pública essa dualidade, para não se descridibilizar. Processar por difamação ou difamar quem se lhe oponha pode servir esse fim, e fê-lo em 2015 e 2016.

139. A ambição de autonomia da Armada é conhecida há décadas por estudiosos e por quem com ela se relaciona. Não será isso que a distingue das outras burocracias públicas (incluindo exércitos). Terá só tido mais êxito a explorar a vantagem de informação sobre a Autoridade Marítima, para o que os mecanismos de segredo militar dão um contributo precioso.

140. Mas nenhum modelo ou teoria das acima referidas explica e prevê o processo, em curso, de integração europeia, que vem reduzindo, progressiva e firmemente, a militarização desta política pública, pela redução das atribuições e das competências do capitão de porto, a favor de serviços fora do MDN.

X.3 A AUTORIDADE MARÍTIMA É AUTORIDADE DA ARMADA

A Autoridade Marítima emanou no início do século XIX das alfândegas e da Armada. A partir de 1839 estabeleceu-se na gestão e na segurança portuária e do DPM. Foi e é dirigida por oficiais da Armada em comissão temporária e com compensações pessoais adicionais. O modelo manteve-se até 1921 com pequenas alterações, orgânicas e na organização territorial. Autonomizou-se então da Armada, com a qual formou a Marinha Militar, ambas convergindo no ministro da Marinha. O modelo manteve-se com pequenas alterações até 1974, quando foi extinto o Ministério da Marinha, e a pilotagem, as pescas e a marinha mercante passaram para a SEMM e a Secretaria de Estado das Pescas, criando a Administração Marítima. Na Armada, ficaram as repartições marítimas (capitanias), os registos, a polícia marítima e o combate à poluição do mar. Com a 1ª Revisão Constitucional (1982), foi criado um problema a resolver: a Armada tinha os recursos, mas não tinha as competências; e não estava ainda claro como se

iam atribuir as competências e os recursos. Certo é que a Armada devia ter deixado as funções que não fossem de defesa militar; mas continuou a dirigir e a exercer a Autoridade Marítima. Em 1991, foi agendada uma reforma, que visava autonomizar a Autoridade Marítima; mas a Armada não aceitou perder os recursos para outros serviços. Os órgãos de soberania aceitam a resistência da Armada, baseada numa narrativa assente em alegadas sinergias e poupanças, por demonstrar, que se extraem da dependência da Autoridade Marítima face à Armada. De facto, as reformas de 1995 (PM) e 2002 (SAM) não afastaram as desconformidades com a CRP e as disfunções na lei e na prática.

Em 1984, a Armada viu afastar-se a ameaça surgida em 1982: foi criado o SAM, e a Autoridade Marítima continuou inserida na Armada, sob o comando do CEMA. A formulação terá decorrido no silêncio dos gabinetes e com a passividade dos órgãos de soberania, talvez mais ocupados com a crise económica que Portugal atravessou de 1983 a 1985.

O XII Governo agendou a reforma do SAM para o integrar no modelo constitucional; e colocou-o na dependência direta do MDN em 1991. Mas na reforma da defesa (1991-1993), negociada entre o MDN e a Armada, esta deixou claro o risco que o Governo corria de ficar sem Autoridade Marítima se adotasse uma política sem ou contra a Armada; o SAM persistiu integrado na Armada. O SNBSM, criado em 1994, ficou, na prática, inserido na Armada. A PM foi institucionalizada (1995) para cumprir a CRP, mas não foi criada a lei orgânica da PM e o CEMA manteve o domínio (índireto). Face à ameaça de retração e perda de autonomia, a Armada construiu uma argumentação assente no termo “sinergias” e na unidade de comando: aquelas eram impossíveis sem esta. A recessão de 1992-1993 obrigou a conter as despesas públicas e a ideia de poupanças era bem-vinda no meio político. A Armada prevaleceu.

A reforma do SAM foi de novo agendada em 1996, mas envolveu todos os ministérios com atribuições e competências sobre assuntos do mar. A formulação foi influenciada pela formulação da reforma da política marítima-portuária (1995 e 1998) e pelo respetivo Livro Branco (1997), centrado em animar a economia do mar e em aumentar a eficiência dos portos e do transporte marítimo. Em 1997, a Armada admitiu transferir o SAM para a Administração Marítima. Mas retornou à posição anterior em 1998, com o discurso centrado nas “sinergias”, e invocou o sucesso do capitão de porto para opor ao nórdico *harbourmaster*, desejado pelos autores civis do Livro Branco. Publicados em 1998 os diplomas da reforma política marítima, manteve-se no essencial o modelo do capitão de porto. A Armada prevaleceu.

A reforma do SAM (2002) estabeleceu a Autoridade Marítima como política civil; mas a Armada conseguiu manter o domínio do CEMA sobre a DGAM e a PM, como definido nas negociações de 1992. O CEMA passou a ter só poderes de coordenação e já não de direção,

mas na prática isso só poderia ter efeitos práticos sobre o DGAM e CG-PM; os CDM (como CZM chefiam os capitães dos portos) são subordinados do CEMA pela linha hierárquica do Comandante Naval; CDM e capitães dos portos são-no no SBSM. A falta de poder de direção do CEMA sobre o DGAM e CG-PM revelou-se irrelevante, pois a passividade de sucessivos MDN conferiu na prática esse poder, como anunciou uma ata de 1992 (MDN-Armada), e se viu na exoneração do DGAM e CG-PM em 28-Jan-2015.

Às “sinergias” foi adicionado a partir de 2007 o “duplo uso”. Muitos atores políticos e mediáticos aprovaram as ideias, ao ponto de se ter instalado nestes meios a ideia de que sem a Armada haveria que criar uma “segunda Marinha”, o que sugere redundância e desperdício. A Armada, omitindo sempre as normas constitucionais, apontava ambições doutras burocracias públicas, como a GNR, as autoridades portuárias ou os serviços da Administração Marítima.

Nova ameaça para a Armada, veio com a reforma da segurança interna e a reforma da defesa (2006-2009). Com o discurso das “sinergias” e do “duplo uso”, a Armada conseguiu, com a tolerância dos órgãos de soberania, inserir-se na segurança interna, justamente quando esta se demarcou mais claramente da defesa. Enquanto enfatizava as “sinergias” e o “duplo uso”, o discurso da Armada rejeitava as “derivadas integracionistas” na integração da saúde e do ensino militares. Consistente com várias posições desde os anos 1930s, a Armada exibiu uma dualidade de critérios que revelou que não visa as poupanças para o Estado, mas a sua própria autonomia e a sua dimensão. As “sinergias” e o “duplo uso” eram os termos necessários para suscitar apoio e simpatia nas opiniões públicas e publicadas, e sobretudo nos meios políticos e nos *media*. Mas se as “sinergias” levarem a perdas de autonomia ou de dimensão, a Armada invoca as especificidades. Tal ocorreu quando se tentou criar o MDN (1934, 1940 e 1968), quando a Armada perdeu a aviação naval (1952) e quando a recuperou (1992), quando se opôs à fusão do IH com o IGE (2014), e quando o legislador tentou designar corretamente o exército do mar por “Armada” (1993 e 2014). Ao querer identificar a Armada com a Marinha, os oficiais da Armada visam induzir no espaço público a ideia de que o CEMA é o herdeiro do ministro da Marinha, que o exército do mar domina o setor e que o CEMA (um órgão administrativo) tem poder político. Vários MDN toleraram e até seguiram estas ideias.

Com a reforma da defesa (2014), afirmou-se a separação da Armada e da Autoridade Marítima, mas o SBSM passou a integrar a estrutura orgânica da Armada, e formalizou-se a subordinação hierárquica dos capitães dos portos ao CEMA. Mas pela primeira vez, a Armada reconheceu que a Autoridade Marítima é uma política civil e a PM é autónoma da Armada, e que a Armada as apoia. As alterações foram formais e pouco alteraram na prática: mantém-se a militarização da Autoridade Marítima, e o domínio do CEMA sobre a DGAM e a PM.

Em Espanha, até à transição democrática (1976-1978), as autoridades marítimas eram as *autoridades de Marina*, como em Portugal. Apesar de estar desconforme com a CRP, é assim que continua a ser em Portugal, embora fosse mais rigoroso referir “autoridade da Armada” do que “autoridade da Marinha”. A Armada não tem legitimidade democrática para defender um modelo desconforme com a CRP e com as decisões dos órgãos de soberania, um modelo complexo sem paralelo noutras democracias, sem estarem provadas as poupanças que alega, ainda que os atores políticos e os *media* lhes deem eco.

Esta investigação visou explicar as desconformidades da política pública de Autoridade Marítima com a CRP e com o espírito do EDD. A resposta está no conhecimento profundo e quase exclusivo que a Armada detém sobre a Autoridade Marítima e que, aliado à sua antiga ambição de autonomia própria, tem servido para adiar e esvaziar as reformas desta política pública que se traduziam na sua perda de autonomia ou dimensão. Os atores políticos que as tentaram não tinham a determinação nem os conhecimentos necessários, em si ou nos serviços que os serviam, nem os procuraram obter, para alcançar os resultados que visavam com tais reformas. Assim, reduziram os objetivos das reformas e contentaram-se com mudanças de forma, envolvidas pela retórica das “sinergias” e do “duplo uso”, cedendo às posições da Armada. É uma política pública com mais política do que pensamento e público.

X.4 FUTURAS LINHAS DE INVESTIGAÇÃO

Ao longo da investigação e da presente tese foram identificadas questões que não foram investigadas em profundidade e respondidas, por não serem essenciais ou por serem laterais à questão a responder; constituem tópicos a investigar no futuro:

1. O que explica a passividade dos órgãos de soberania e da maioria dos atores políticos em relação à política pública de Autoridade Marítima? Há disfunções jurídicas, há problemas práticos, a “narrativa das poupanças” não adere à realidade; mas só em 2019 houve agendamentos nesta matéria; porquê?
2. Qual é o papel dos *media* no agendamento das correções das disfunções da Autoridade Marítima? É por falta de exposição mediática das disfunções que não se agendou a sua correção? Ou os *media* não dão cobertura de relevo à matéria porque ela não foi agendada por nenhum ator político? Ou os *media* decidiram que não tem relevância?
3. O que explica que, existindo Ministério do Mar, o SAM, a AMN, a DGAM, a PM, o IH e o SNBSM, que são serviços de natureza civil, não estejam nele integrados e permaneçam integrados no MDN, que é, de facto, o ministério das Forças Armadas?
4. É consistente o discurso dos oficiais da Armada com as suas intenções e com os seus fins

individuais? Deixaria de haver voluntários suficientes para as capitânicas se os emolumentos se reduzissem muito?

5. Qual é exatamente o poder dos escrivães nas capitânicas? E dos 2º comandantes da PM nos comandos da PM? Como funcionariam as capitânicas e os comandos da PM se, de repente, deixasse de haver escrivães e 2º comandantes da PM?

6. A tolerância do pessoal do mar face à Armada deve-se a receio do uso da força pela Armada e de a Armada não os salvar, se estiverem em perigo no mar? Tem algo a ver com o poder paternal exercido pelos oficiais da Armada nas capitânicas e no mar sobre os pescadores e os marítimos há século e meio?

7. Qual é a organização interna do SNBSM e do SBSM? Que diplomas administrativos e legais o regulamentam?

8. O que explica que não exista só um serviço de busca e salvamento marítimo e aéreo, integrado nos serviços nacionais de Proteção Civil, e existam um serviço marítimo e um serviço aéreo, dependentes dos comandantes dos correspondentes exércitos?

9. Como se processou o fim do Ministério da Marinha, dado que a Armada o apreciava e o desejava?

10. Como decorreu a formulação da reforma que levou à criação do SAM, pelo DL 300/84? Porquê exatamente não foi regulamentado, como ele previa?

11. Como se explica a inexistência de um diploma orgânico da PM, que a Lei Quadro da Política Criminal considera um pressuposto de qualquer OPC, e que todos os demais OPC possuem?

12. Existe ou não um costume, no sentido jurídico do termo, a respeito da nomeação e da exoneração dos chefes de estado-maior? Porque não é a situação clarificada por lei positiva?

XI. PROPOSTA DE FORMULAÇÃO DE UMA NOVA POLÍTICA PÚBLICA DE AUTORIDADE MARÍTIMA

Esta tese termina com este capítulo, o único com natureza prospetiva. Começa-se por apresentar os traços principais do modelo mais simples que o autor julga ser conforme com a CRP, e que não é mais oneroso do que o modelo que está em vigor ou o que se pratica. A terceira secção alinha-se com a investigação realizada, e desenvolve-a, propondo uma linha de ação para concretizar uma reforma da Autoridade Marítima, conforme com a CRP.

XI.1 PARÂMETROS ORGÂNICOS DOS MODELOS

O modelo mais simples que se pode conceber tem duas funções: uma operacional, nos espaços fluviais e marítimos, nos portos e no DPM; e outra de regulação (“de gabinete”). A diferente natureza justifica a separação, ainda que estejam subordinados ao mesmo órgão administrativo de topo. Esta separação facilita o cumprimento das normas constitucionais, um critério incontornável da reforma proposta.

O serviço que executa a função operacional designa-se “guarda marítima” ou “guarda costeira”; o outro será uma direção-geral, no modelo típico da AP portuguesa, e designa-se “Direção-Geral da Autoridade Marítima” ou, talvez mais abrangente e de acordo com a terminologia da *IMO*, “Direção-Geral da Administração Marítima”.

“Autoridade marítima” passa a designar só os órgãos com poderes de autoridade marítima e a função operacional. “Autoridade Marítima Nacional” passa a ser só a autoridade técnica em matérias de navegação e segurança marítima, como a Autoridade Nacional de Controlo do Tráfego Marítimo (ANCTM) e outras; será por inerência o diretor-geral.

Quanto à dependência ministerial há três hipóteses razoáveis: o MDN; o MAI; e o ministério responsável pelos assuntos do mar (Ministério do Mar²⁰⁷, ou outro). O MDN e o MAI não têm vocação para os fins de regulação e económicas relativos ao mar; o MDN não tem para as funções policiais; mas ambos têm alguma vocação para a vertente operacional. É por esta razão que o MDN e o MAI são ministérios que podem integrar o serviço que executa a função operacional. Desta forma, emergem três grandes modelos orgânicos, indicados de forma simplificada no quadro 11.1.

A separação formal da Armada pode conseguir-se mesmo que a nova guarda funcione no MDN, embora seja grande a tentação do ministro delegar no CEMA a orientação superior,

²⁰⁷ Será equivalente ao Ministério da Marinha (ainda com atribuições económicas) sem a Armada. Justamente por não incluir a Armada, é incorreto regressar à designação de “Ministério da Marinha”.

como ocorre com a AMN. A separação formal da guarda face à Armada não impede que se estabeleçam protocolos de colaboração, na formação e treino, no apoio logístico e nas missões no mar, com as competências de cada parte e as correspondentes afetações de recursos bem definidas.

Quadro 11.1 – Grandes modelos de exercício da autoridade do Estado sobre os assuntos do mar.

Função	I - integrado	II – securitário militar	III – securitário civil
Operacional	Ministério do Mar Guarda Costeira	MDN Guarda Marítima	MAI Guarda Marítima
Regulação	Ministério do Mar DG da Administração Marítima	Ministério do Mar DG da Administração Marítima	Ministério do Mar DG da Administração Marítima

XI.2 CONSTITUIÇÃO DOS MODELOS

É irrealista enumerar todas as configurações orgânicas possíveis para a Autoridade Marítima; elas resultam da combinação de um número de ilimitado e subjetivo de parâmetros.

Não importa aqui detalhar qualquer um dos modelos, porque a formulação envolverá sempre a acomodação daquelas posições dos atores que não desvirtuam os grandes traços de cada modelo, e tornam a configuração específica. O que importa aqui é identificar os traços principais dos modelos, e as grandes diferenças face ao atual; e os traços principais são:

- A extinção do SAM e do CCN-SAM (não têm existência concreta, e não cumprem qualquer função útil ou válida).
- A extinção da AMN-órgão, da AMN-serviço, dos DM e dos CDM.
- Fim das acumulações com órgãos da Armada.
- A fusão da Administração Marítima e da Autoridade Marítima, numa nova DGAM, com a natureza de regulador civil de todo o setor do mar, integrando os serviços com natureza regulatória da DGPM, da DGRM, da DGAM (inclui a DF e o ISN) e do IH, em direções de serviço da nova direção-geral (por exemplo, a direção das ajudas marítimas à navegação reunirá a DF e o IH); as capitánias dos portos continuarão a ser serviços desconcentrados da (nova) DGAM.
- A DGPM permanecerá como serviço central de estudos e planeamento.
- A fusão da PM com a UCC-GNR, que integrará o SIVICC e o sistema “Costa Segura” numa força operacional, a “guarda marítima” ou “guarda costeira”, para atuar nos espaços fluviais, nos espaços marítimos, nos portos e no DPM.

- A nova guarda terá duas direções de serviço, uma não-policial e outra policial; esta é OPC de competência específica; a divisão não-policial, reúne a ANCTM, a AMN, a ACPTMP, o SBSM (que absorve o ISN), a vertente operacional do IH e os serviços centrais, regionais e locais fora das administrações portuárias de combate à poluição do mar; tem natureza desconcentrada e partilha infraestruturas regionais e locais com a (nova) DGAM.
- A direção de serviço policial da nova guarda terá natureza de polícia administrativa e judiciária especializada nos espaços fluviais, marítimos e no DPM, e executará todas as missões de segurança interna e proteção civil nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, sem prejuízo das competências reservadas da PJ, do SEF, das autoridades de saúde e das ambientais, apoiando estas nas respetivas missões no mar.
- A nova guarda (civil) será chefiada por um diretor nacional, que o Governo pode escolher entre civis, ou militares fora da efetividade de serviço.
- Os meios de ação naval da Armada vocacionados para funções civis (lanchas e navios de patrulha, e respetivos recursos de apoio logístico) serão transferidos para a nova guarda.
- O montante dos recursos da dotação orçamental da Armada correspondente aos serviços que deixarão a Armada passarão para a dotação da nova guarda, que tem autonomia administrativa e ODCCR.
- A divisão policial da nova guarda e o CNCM integrarão o SSI.
- A divisão não-policial da nova guarda integrará o SIOPS.
- O pessoal poderá ser formado em assuntos do mar nas escolas da Armada e na Escola Náutica Infante D. Henrique, nas escolas das FSS para matérias de segurança interna, e na Escola de Autoridade Marítima, que, como escola profissional, passará para a orgânica da DGPM.
- As acumulações por inerência acabarão, e passarão a ser excecionais. A nomeação do pessoal dirigente far-se-á por concurso, de acordo com a lei geral para a AP civil.
- Poderão admitir-se militares no ativo, selecionados por concurso especial (exceto nos cargos de topo), em comissão de serviço fora das FA, e por dez ou mais anos.

XI.3 PRIMEIROS PASSOS DA REFORMA: DESMILITARIZAÇÃO DAS CHEFIAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA

Na ausência de uma crise, que não se antecipa, terá de ser um empreendedor político a agendar a reforma, ou a aproveitar uma janela de oportunidade para concretizar a reforma.

Não parece provável que o empreendedor político desta reforma possa ser alguém que não um membro do Governo (o MDN ou o ministro do Mar); necessitará de ter apoio explícito do Primeiro-Ministro. A determinação em resistir a pressões de quem perde será decisiva no sucesso do empreendedor político, mas exigirá uma bem informada e pró-ativa assessoria.

Logo após o agendamento e antes do início da formulação da reforma, para a viabilizar, é necessário tomar algumas medidas legislativas, para mostrar que se visa uma mudança cultural, mais do que só mudar estruturas orgânicas:

- Por decreto-lei, eliminar a acumulação por inerência do CEMA com a AMN-órgão e atribuir a esta o título de “diretor”. No plano administrativo, nomear um civil, muito qualificado sobre os assuntos do mar, para diretor da AMN; e concretizar a norma do DL 44/2002 que determina a criação de orçamento próprio da AMN, competindo a gestão orçamental ao novo diretor.
- Alterar o DL 185/2014 (LOMAR-2014), para revogar a possibilidade de acumulação entre CZM e CDM, e para que o SBSM deixe de integrar a estrutura da Armada. A personalidade nomeada para AMN-órgão deverá dirigir também o SBSM.
- Por decreto-lei, impor um corte de 50% das taxas aplicadas aos utentes pela DGAM e pela PM, ordenando a revisão da distribuição das compensações pessoais, de modo a manter o montante atribuído a despesas de funcionamento e de investimento da DGAM e da PM. O mesmo diploma deve determinar que a alteração das taxas e sua distribuição deve doravante fazer-se em conjunto com o Ministério das Finanças e o Ministério do Mar.
- Por decreto-lei, alterar o DL 15/94 (SNBSM) para que a chefia do SBSM deixe de ser por inerência, e deixe de poder ser o CEMA.
- Por lei de valor reforçado, alterar a lei orgânica 06/2014 (LOBOFA-2014) para que o IH e o SBSM deixem de integrar a estrutura orgânica da Armada. Esta medida é mais demorada, por competir à AR e, se o Governo não tiver maioria absoluta, só pode concretizar-se com negociações com outros partidos para obter a sua aprovação.

O agendamento deverá suscitar um debate nacional e inédito, informativo e profundo, desde logo porque a Armada o procurará usar para evitar que o processo passe à formulação.

Afastados formalmente os mecanismos de domínio da Armada sobre a DGAM e a PM, e com o corte nas compensações pessoais, é possível iniciar a formulação da reforma e a desmilitarização da Autoridade Marítima com menos pressão da Armada.

A desmilitarização da Autoridade Marítima e a sua integração numa Administração

Marítima abrangente é a reforma de fundo e concretiza-se formalmente através de diplomas legais novos e que devem revogar os diplomas estruturais em vigor, a maioria já identificada nesta tese. Os diplomas inovadores serão: uma lei de bases da administração marítima, a lei da AR que organiza todo o setor; uma lei de criação da nova guarda, também lei da AR, porque organiza uma força de segurança; um novo diploma orgânico da (nova) DGAM e da DGPM, por decreto-lei do Governo; os principais diplomas legais a alterar e a adaptar ao novo modelo serão a LDN, a LOBOFA, a LSI, a LOIC, a LOMAR, a LO-GNR, o RGC-1972, o DL do SNBSM e do SNBSA (será de considerar aproveitar esta reforma para passar a ter centros de *SAR* conjuntos marítimos e aéreos: *JRCC* em vez de *MRCC*).

Sem prejuízo de outras reações, todos os modelos indicados no quadro V e as decisões acabadas de indicar suscitarão a oposição da Armada e de quem se assumir como seu aliado neste contexto, pois a Armada percebe a significativa perda de autonomia anunciada. Como organização militar face ao que percebe ser uma ameaça existencial, atuará em conformidade: identificará os inimigos e definirá uma estratégia para os combater e eliminar. Recordando os excessos reprovados da “noite sangrenta” e o insucesso recente em processos por difamação é de crer que a Armada não vá tão longe, e se empenhe no debate público e na formulação. A Armada raramente toma posições formais nestas matérias, e as que tomar serão assertivas e elegantes. Deixará as críticas fortes e por vezes destrutivas, para atores individuais nos *media* (como o Correio da Manhã, o Jornal da Economia do Mar, a Revista de Marinha e os Anais do Clube Militar Naval) que sejam seus aliados. Quando use a sua voz institucional, tenderá para um discurso simples e sedutor, e confiará no poder de palavras como “sinergias” e “poupanças”, que tem usado para desmobilizar opositores e mobilizar apoiantes, com eficácia entre os atores mediáticos e os atores políticos.

Além dos *media*, a Armada tratará de estruturar a sua coligação de modo a explorar a facilidade de acesso informal dos dirigentes da Armada aos órgãos de soberania, e desde logo ao PR; como ator institucional com poder de veto interessará à Armada que ele o exerça e a seu favor. Além disso, é de esperar que a Armada considere ações de influência através de canais distantes do escrutínio público, por pessoas que aceitem integrar a coligação centrada na Armada, sobretudo oficiais-generais.

As críticas da Armada merecem toda a atenção. Por um lado, a Armada vai-se sentir obrigada a disponibilizar informação que tem e não vem revelando, e que procurará então usar a seu favor. Além disso, a Armada investigará e divulgará todas as fragilidades dos modelos propostos ou em negociação. Aceder a informação e considerar as críticas é importante para que se possa fazer uma boa formulação e se possa minimizar a turbulência da transição na

fase de concretização. A Armada deve ter representantes seus nos grupos de trabalho que vão formular e concretizar a reforma; mas é essencial que esses grupos de trabalho sejam dirigidos e coordenados por quem esteja determinado a concretizar a reforma nas suas grandes linhas, e a acompanhá-la nos primeiros anos, para corrigir desvios. A formulação não deve decorrer em ambiente bilateral, nem de negociação; a decisão política da reforma deve prevalecer sobre os interesses setoriais e corporativos, sem prejuízo de se adaptar às circunstâncias concretas nos pormenores.

A falta de determinação ou a fraca preparação na matéria por parte do empreendedor político, seja ele membro do Governo, ou um líder de projeto por ele nomeado, é o suficiente para os opositores à reforma conseguirem enviesar e esvaziar os objetivos da formulação, da concretização e da reforma.

BIBLIOGRAFIA

ARQUIVOS CONSULTADOS

Biblioteca Central de Marinha – Arquivo-Histórico da Marinha (BCM-AHM)

- Fundo 224–Estado-Maior da Armada-DGM – Pastas 3129 a 3132
- BCM-AHM (1987a) *Ofício n°502 do CEMA ao SEDN*, Fundo 224-Pasta 3131, 07-Abr-1987.
- BCM-AHM (1987b) *Ofício n°2448 do SEDN ao CEMA*, Fundo 224-Pasta 3131, 09-Jul-1987.
- BCM-AHM (1987c) *Informação n°146 do Chefe da 1ªDivisão- EMA ao Vice-CEMA*, Fundo 224-Pasta 3131, 08-Out-1987.
- BCM-AHM (1989) *Ofício n°1235/GC do CEMGFA ao MDN*, Fundo 224-Pasta 4947, 06-Mar-1989.
- BCM-AHM (1992a) *Síntese das Reuniões na DGPIE/MDN*, Fundo 224-Pasta 3131, 26-Mai-1992.
- BCM-AHM (1992b) *Ofício n°1507 do CEMA ao MDN*, Fundo 224-Pasta 3131, 03-Set-1992.
- BCM-AHM (1992c) *Síntese da Reunião na DGPIE/MDN*, Fundo 224-Pasta 3131, 08-Set-1992.
- BCM-AHM (1992d) *Informação n°487/DGPIE/920910 com despacho do SEDN de 29-Set-1992*, Fundo 224-Pasta 3131, 29-Set-1992.
- BCM-AHM (1992e) *Apointamento da 1ªDivisão-EMA não-assinado*, Fundo 224-Pasta 3132, 09-Out-1992.
- BCM-AHM (1992f) *Síntese da Reunião de 13OUT92 na DGPIE/MDN*, Fundo 224-Pasta 3131, 13-Out-1992.
- BCM-AHM (1992g) *Síntese da Reunião de 13OUT92 na DGPIE/MDN*, Fundo 224-Pasta 3131, 14-Out-1992.
- BCM-AHM (1992h) *Informação n°63 do Vice-CEMA ao CEMA*, Fundo 224-Pasta 3131, 05-Nov-1992.
- BCM-AHM (1992i) *Despacho do CEMA à margem da Informação n°63 do Vice-CEMA ao CEMA*, 06-Nov-1992.
- BCM-AHM (1992j) *Apointamento manuscrito não-assinado*, Fundo 224-Pasta 3132, 21-Dez-1992.
- BCM-AHM (1992l) *Duas anotações manuscritas não-assinadas*, Fundo 224-Pasta 3132, 22-Dez-1992.
- BCM-AHM (1992m) *Orientações manuscritas não-assinadas*, Fundo 224-Pasta 3132, 22-Dez-1992.
- BCM-AHM (1993) *Proposta n°115 do EMA ao CEMA*, Fundo 224-Pasta 3134, 25-Out-1993.
- BCM-AHM (1994) *Nota n°382 da DGM ao EMA*, Fundo 224-Pasta 3130, 20-Abr-1994.

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)

- Chancelaria de D. João VI, Livros 10 e 11
- ANTT (1808a) *Carta patente que nomeia António Luís capitão do porto de Faro*, Chancelaria de D. João VI, livro 10, 10-Dez-1808; Código PT/TT/CHR/W/1/10_m0187. Disponível em: <http://digitarq.arquivos.pt/details?id=3883021> (lido em 03-Jan-2018).
- ANTT (1808b) *Carta patente que nomeia Manoel de Oliveira Nobre capitão do porto de Faro*, Chancelaria de D. João VI, livro 11, folha 281 verso; Código PT/TT/CHR/W/1/11.

Ministério da Defesa Nacional – Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional

- MDN-DGRDN (1995) *Ofício n°485 do CEMA ao SEDN*, Direcção-Geral de Pessoal, 28-Mar-1995.
- MDN-DGRDN (1997) *Nota-Reunião com a Associação da Polícia Marítima (21.01.97)*, Gabinete do SEDN, 21-Jan-1997.
- MDN-DGRDN (2000a) *Ofício n°1021 do CEMA ao MDN*, Direcção-Geral de Pessoal, 17-Mai-2000.
- MDN-DGRDN (2000b) *Parecer n°340/DSDRH/DEPPS/22.09.2000 com Despacho do DGP*, Direcção-Geral de Pessoal, 22-Set-2000.
- MDN-DGRDN (2005a) *Parecer n°321/DSDRH/DEPPS 06-03/PA2005-09.06.05 com Despacho do DGPRM*, Direcção-Geral de Pessoal e Recrutamento Militar, 21-Jul-2005.
- MDN-DGRDN (2005b) *Informação de José Miguel Mendes relativa à reunião com representantes da Marinha, sobre a organização e competências da Direcção-Geral da Autoridade Marítima e seus órgãos regionais e locais. Projectos de Decreto-Regulamentar e Portaria*, Direcção-Geral de Pessoal e Recrutamento Militar, 23-Ago-2005.

FONTES CONSULTADAS

- Abreu, Francisco Vidal (2003a) *Memorandum do CEMA ao MDN*, Lisboa: Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada, Não-Classificado, 18-Nov.
- Abreu, Francisco Vidal (2003b) *Memorandum do CEMA ao MDN*, Lisboa: Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada, Confidencial, 19-Dez.
- Abreu, Francisco Vidal (2005a) *Despacho*, Lisboa: Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada, Não-Classificado, 02-Nov.
- Abreu, Francisco Vidal (2005b) *Despacho. Revisão do Dispositivo da Autoridade Marítima-Estudo e Contributos*, Lisboa: Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada, Não-Classificado, 14-Nov.
- Abril (2017) “Guarda Costeira Europeia: um novo passo no ataque à soberania”, *Abril Abril*, 10-Jun. Disponível em: <https://www.abrilabril.pt/guarda-costeira-europeia-um-novo-passo-no-ataque-soberania> (lido em 25-Ago2018)
- Açoriano Oriental (2016) “Costa dos Açores vai ser coberta por sistema de vigilância”, *Açoriano Oriental*, 07-Nov 13:48. Disponível em: <https://www.acorianooriental.pt/noticia/costa-dos-aco-res-vai-ser-coberta-por-sistema-de-vigilancia> (lido em 12-Jul-2019)
- AFMA-Australian Fisheries Management Authority (2018) *National Compliance and Enforcement Program 2018–19*, Canberra: Australian Fisheries Management Authority. Disponível em: https://afma.govcms.gov.au/sites/g/files/net5531/f/10017-afma-national-compliance-and-enforcement-program_fa.pdf (lido em 27-Ago-2019)
- Afonso, António Martins (1964) *Princípios Fundamentais de Organização Política e Administrativa da Nação*, 13ªedição, Lisboa: Papelaria Fernandes (1ªedição: 1941).
- Agüero, Felipe (1988) “Democracia en España y Supremacia Civil”, *Revista española de investigaciones sociológicas*, Estudios, n°44, pp.23-49. Disponível em: http://www.reis.cis.es/REIS/PDF/REIS_044_04.pdf (lido em 07-Mai-2019)
- Agüero, Felipe (1995) “Democratic Consolidation and the Military in Southern Europe and South America”, in Gunther et al, eds *The Politics of Democratic Consolidation-Southern Europe in Comparative Perspective*, The Johns Hopkins University Press, pp.124-165.
- Aguilar, José Teixeira; José Carlos Nascimento; Roberto Santandreu (2005) *Onde a Terra Acaba*.

- História dos Faróis Portugueses*, Lisboa: Pandora.
- Aliança (2019a) *Aliança. Linhas de orientação programática*, Lisboa: Partido Aliança, Fev. Disponível em: <https://partidoalianca.pt/wp-content/uploads/2019/02/Linhas-Orientação-Programaticas.pdf> (lido em 06-Set-2019)
- Aliança (2019b) *A Arquitetura do Futuro Aliança. Programa Base Legislativas 2019*, Lisboa: Partido Aliança, 06-Set. Disponível em: <https://partidoalianca.pt/wp-content/uploads/2019/09/PROGRAMA-FINAL.pdf> (lido em 07-Set-2019)
- Allison, Graham; Philip Zelikow (1999) *Essence of Decision: Explaining the Cuban Missile Crisis*, Longman, 2nd edition.
- Almeida, Alcides; Miranda Duarte (1971) *Legislação Marítima Anotada, 2 volumes*, Coimbra: Almedina.
- Almeida, Aníbal (2003) *Sobre o Estado e o Poder, a Economia e a Política*, Coimbra: Almedina.
- Almeida, Pedro Tavares de; Tiago Pires Marques, coordenação (2006) *Lei e Ordem. Justiça Penal, Criminalidade e Polícia (Séculos XIX-XX)*, Lisboa: Livros Horizonte Lda.
- Almeida, Pedro Tavares de; Paulo Silveira e Sousa, coordenação (2015) *Do Reino à Administração Interna. História de um Ministério (1736-2012)*, Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda S.A.
- Alves, Armando Carlos (2008a) *Em busca de uma Sociologia da Polícia*, Lisboa: Revista da GNR.
- Alves, Armando Carlos (2010) “O que faz Portugal é o mar”, *Segurança e Defesa*, nº14, Jul-Set, pp.22-29.
- Alves, Armando Carlos (2013) *Emergência de uma Sociologia da Polícia*, Lisboa: Revista da GNR.
- Alves, Luís Medeiros (2006) *O Exercício do Poder Público em Espaços de Soberania ou Jurisdição Marítima. Autoridade Marítima. (Temas e Discursos Doutrinários)*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Temas e Reflexões nº5. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/temasreflexoes/TEMAS%204.pdf> (lido em 22-Out-2016)
- Alves, Luís Medeiros (2007) *Relatório da visita do VALM DGAM/CGPM à Guarda Costeira da Letónia*, Lisboa: DGAM, 05-Mar.
- Alves, Luís Medeiros (2008b) *Relatório de visita à Irish Coast Guard*, Lisboa: DGAM, 08-Fev.
- 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.
- Alves, Luís Medeiros (2018a) *Comunicação pessoal*, Email de 13-Jun-2018, anexo C.3.1.
- Alves, Luís Medeiros (2018b) “Prefácio”, in Paulo, *A Autoridade do Estado no Mar. Gênese e Ordenamento da Autoridade Marítima*, Lisboa: Chiado Editora, pp.ix-xvi.
- Alves, Luís Medeiros (2019) *Comunicação pessoal*, Email de 23-Jun-2019, anexo C.3.1.
- Alves, Luís Medeiros; Luís Costa Diogo (1998) “A Influência da Hidrografia no Desenvolvimento Marítimo-Portuário”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVIII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, pp.341-389.
- Amaral, Diogo Freitas do (1983) *A Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, Coimbra Editora.
- Amaral, Diogo Freitas do (1989) “A Constituição e as Forças Armadas”, in Coelho, coordenador *Portugal. O Sistema Político e Constitucional 1974-1987*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, pp.647-661.
- Amaral, Diogo Freitas do (1995) *O Antigo Regime e a Revolução. Memórias Políticas (1941-1975)*, Bertrand/Nomen, 6^aed.

- Amaral, Diogo Freitas do (1999) *Curso de Direito Administrativo–Vol.I*, Coimbra: Livraria Almedina.
- Amaral, Diogo Freitas do (2002) *Curso de Direito Administrativo–Vol.II*, Coimbra: Livraria Almedina.
- Amaral, Diogo Freitas do (2008) *A Transição para a Democracia. Memórias Políticas II (1976-1982)*, Bertrand Editora.
- Amaral, Diogo Freitas do (2014) *Uma Introdução à Política*, Lisboa: Bertrand Editora.
- Amaral, Diogo Freitas do (2018) *Comunicação pessoal*, Email de 22-Mai-2018, anexo C.3.7.
- Amaral, Diogo Freitas do (2019) *Comunicação pessoal*, 28-Mai-2019.
- AMCL-Associação Marítimo Colonial de Lisboa (1841) “Representação que a Associação Marítima e Colonial de Lisboa dirigiu a Sua Majestade, sobre os socorros que julga possível prestar aos navios em perigo de naufrágio na barra de Lisboa”, *Annaes Marítimo Coloniaes*, 2ª série, nº1, Novembro, pp.59-62.
- AMN (2015) *Pergunta n.º 832/XII-4ª. Exoneração do Comandante Geral da Polícia Marítima-Respostas*, Lisboa: AMN, 05-Fev.
- AMN (2016a) “Autoridade Marítima apresenta Projeto “Costa Segura” na Figueira da Foz”, *Autoridade Marítima Nacional*, 17-Jun 17:06. Disponível em: <https://www.amn.pt/Media/Paginas/DetalleNoticia.aspx?nid=662> (lido em 12-Jul-2019)
- AMN (2016b) “Ministro da Defesa Nacional inaugura estação do Sistema “Costa Segura” em Leixões”, *Autoridade Marítima Nacional*, 17-Jun 17:06. Disponível em: <https://www.amn.pt/Media/Paginas/DetalleNoticia.aspx?nid=1246> (lido em 12-Jul-2019)
- AMN (2018) *Ofício n.º2649 da AMN ao SEDN sobre concursos da Polícia Marítima*, Lisboa: AMN, 20-Set.
- AMN (2019) “Implementação do Sistema “Costa Segura” concluída na costa portuguesa”, *Autoridade Marítima Nacional*, 10-Jul 17:07. Disponível em: <https://www.amn.pt/Media/Paginas/DetalleNoticia.aspx?nid=2641> (lido em 12-Jul-2019)
- AMSA-Australian Maritime Safety Authority (2018) *AMSA Annual Report 2017–18*, Canberra: Australian Maritime Safety Authority, 19-Set. Disponível em: https://www.amsa.gov.au/sites/default/files/amsa_annual_report_2017-18_-_v12_lq.pdf (lido em 27-Ago-2019)
- AMSA-Australian Maritime Safety Authority (2019) *National Search and Rescue Manual-2019 Edition*, Canberra: Australian Maritime Safety Authority, 29-Jan. Disponível em: <https://natsar.amsa.gov.au/documents/NATSAR-Manual/NATSAR-Manual-January-2019.pdf> (lido em 27-Ago-2019)
- ANac-Assembleia Nacional (1937a) *Diário das Sessões-Câmara Corporativa-Parecer sobre a Proposta de lei nº120 (Casas dos Pescadores)*, Suplemento ao nº100, 11-Jan, pp.152-B a 152-G. Disponível em: <http://debates.parlamento.pt/catalogo/r2/dan/01/01/03/100S1/1937-01-11/1> (lido em 27-Mai-2018)
- ANac-Assembleia Nacional (1937b) *Diário das Sessões-Sessão nº105 da Assembleia Nacional*, 21-Jan, pp.237-280. Disponível em: <http://debates.parlamento.pt/catalogo/r2/dan/01/01/03/108/1937-01-21> (lido em 27-Mai-2018)
- ANac-Assembleia Nacional (1952a) *Diário das Sessões-V Legislatura-Sessão nº131*, Lisboa: Assembleia Nacional, 04-Mar. Disponível em: <http://debates.parlamento.pt/catalogo/r2/dan/01/05/03/131/1952-03-03?sft=true#p355> (30-Mai-

2019)

ANac-Assembleia Nacional (1952b) *Diário das Sessões-V Legislatura-Sessão nº137*, Lisboa: Assembleia Nacional, 15-Mar. Disponível em: <http://debates.parlamento.pt/catalogo/r2/dan/01/05/03/137/1952-03-14> (30-Mai-2019)

Andrade, Joaquim Miguel de (1824) *Memorial de Official da Guarda Real da Polícia de Lisboa*, Lisboa: Typographia de António Rodrigues Galhardo.

Andrade, Luís Correia (2008) *A Articulação entre o Sistema de Autoridade Marítima e o Sistema Integrado de Segurança Interna*, Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares, Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2007/08. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/12157/1/CMG%20Correia%20Andrade.pdf> (lido em 23-Mai-2019)

Anthonissen, Christine (2008) “The sounds of silence in the media: Censorship and self-censorship”, in Wodak; Koller, eds, *Handbook of communication in the public sphere*, Mouton de Gruyter, pp.401-428.

Anuniação, Pedro (2012) “Autoridade Marítima”, *Sol*, 20-Nov-2012, p.35. Disponível em: http://sol.sapo.pt/inicio/Opinio/interior.aspx?content_id=63294&opinio=Opini%E3o (lido em 20-Jun-2013)

AOFA-Associação dos Oficiais das Forças Armadas (2012) “Carta aberta dos militares ao ministro”, *Diário de Notícias*, 08-Fev. Disponível em: <https://www.dn.pt/politica/interior/carta-aberta-dos-militares-ao-ministro-2291370.html> (lido em 07-Abr-2018)

APL (1987) *100 Anos de Porto de Lisboa*, Lisboa: Administração do Porto de Lisboa.

AR (1982) *Diário da Assembleia da República-I Série-II Legislatura-Sessão Legislativa 02*, Lisboa: Assembleia da República, nº132, 13-Ago. Disponível em: http://debates.parlamento.pt/page.aspx?cid=r3.dar_s2rc&diary=s112sl2n132-5564&type=texto&q=defesa (lido em 20-Mar-2015)

AR (1992) *Diário da Assembleia da República-I Série-VI Legislatura-Sessão Legislativa 02*, Lisboa: Assembleia da República, nº003, 20-Out. Disponível em: <http://debates.parlamento.pt/catalogo/r3/dar/01/06/02/003/1992-10-19/50> (lido em 14-Set-2017)

AR (1997) *Diário da Assembleia da República-I Série-VII Legislatura-3ª Sessão Legislativa*, Lisboa: Assembleia da República, nº004, 17-Out, pp.1-53. Disponível em: <http://app.parlamento.pt/darpages/dardoc.aspx?doc=6148523063446f764c324679626d56304c334e706447567a4c315a4a5355786c5a79394551564a4a4c305242556b6c42636e463161585a764c7a4d7577716f6c4d6a42545a584e7a77364e764a5449775447566e61584e7359585270646d4576524546534d4441304c6e426b5a673d3d&nome=DAR004.pdf> (lido em 03-Jan-2018)

AR (2009) *Proposta de Lei nº281/X-Aprova a Lei da Navegação Comercial Marítima*, Lisboa: Assembleia da República, 11-Mai. Disponível em: <http://app.parlamento.pt/webutils/docs/doc.pdf?path=6148523063446f764c324679595842774f6a63334e7a637664326c756157357059326c6864476c3259584d76574339305a58683062334d76634842734d6a67784c5667755a47396a&fich=ppl281-X.doc&Inline=true> (lido em 12-Ago-2018)

AR (2013) *Diário da Assembleia da República-I Série-XII Legislatura-2ª Sessão Legislativa*, Lisboa: Assembleia da República, nº037, 05-Jan, pp.11-21. Disponível em: <http://debates.parlamento.pt/catalogo/r3/dar/01/12/02/037/2013-01-04/11?pgs=11-16&org=PLC&plcdf=true> (lido em 06-Abr-2018)

- AR (2018a) *As Forças Armadas e as Missões de Interesse Público*, Lisboa: Assembleia da República, 30-Mai. Disponível em: <http://www.canal.parlamento.pt/?cid=2954&title=conferencia-as-forcas-armadas-e-as-missoes-de-interesse-publico> (visto em 19-Jun-2019)
- AR (2018b) *Diário da Assembleia da República-I Série-XIII Legislatura-4ª Sessão Legislativa*, Lisboa: Assembleia da República, nº17, 27-Out. Disponível em: <http://debates.parlamento.pt/catalogo/r3/dar/01/13/04/017/2018-10-27/45?pgs=45&org=PLC> (lido em 10-Jun-2019)
- Araújo, Luís (2014), *Audição Parlamentar nº77-CDN-XII*, Assembleia da República, Comissão de Defesa Nacional, 16-Jul. Disponível em: http://media.parlamento.pt/www/XIILEG/3SL/COM/03-CDN/CDN_20140716_2.mp3 (ouvido em 29-Set-2019)
- Araújo, Luísa; Maria de Lurdes Rodrigues (2017) “Modelos de Análise das Políticas Públicas”, *Sociologia, Problemas e Práticas*, nº83, pp.11-35.
- d’Argent, Pierre (2003) “Military Law in Belgium”, in Nolte, editor, *European Military Law Systems*, Berlin: De Gruyter Recht, pp.183-231.
- 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.
- Arrow, Kenneth (1963) *Social Choice and Individual Values*, John Wiley and Sons, 2nd edition.
- ASPPM (2013) *Queixa por ilegalidade e inconstitucionalidade de normas do Decreto-Lei nº235/2012, de 31 de outubro*, Lisboa, Ofício nºDN.16/2013/O para a PGR, 10-Out.
- ASPPM (2014a) *Pedido de fiscalização preventiva da Constitucionalidade da nova Lei Orgânica da Marinha*, Lisboa, Ofício DN 323/2014/OM para o Presidente da República, 24-Nov.
- ASPPM (2014b) *Desinstitucionalização da Polícia Marítima-Pedido de Audiência*, Lisboa, Ofício DN 324/2014/OM para o Provedor de Justiça, 27-Nov.
- ASPPM (2014c) *Pedido de Audiência-A ilegalidade e a inconstitucionalidade da destituição da autonomia da Polícia Marítima*, Lisboa, Ofício DN 327/2014/OM para o Provedor de Justiça, 09-Dez.
- ASPPM (2014d) *Inconstitucionalidades reúnem ASPPM e SMMP*, Lisboa, Nota à Imprensa conjunta entre a ASPPM e o Sindicato dos Magistrados do Ministério Público, 12-Dez. Disponível em: http://www.asppm.pt/images/ficheiros/NOTA_IMPrensa_SMMP_ASPPM_12dez14.pdf (lido em 09-Jan-2015)
- ASPPM (2015a) *Marinha tenta Amordacar Polícia Marítima*, Lisboa, Nota à Imprensa, 24-Jan. Disponível em: <http://www.asppm.pt/notas-de-imprensa/comunicados-de-imprensa/155-marinha-tenta-amordacar-a-policia-maritima> (lido em 20-Mar-2015)
- ASPPM (2015b) *Dirigente máximo da Polícia Marítima exonerado a pedido do CEMA*, Lisboa, Nota à Imprensa, 28-Jan. Disponível em: <http://www.asppm.pt/notas-de-imprensa/imprensa/161-dirigente-maximo-da-policia-maritima-exonerado-a-pedido-do-cema-jornal-acoress9> (lido em 20-Mar-2015)
- ASPPM (2015c) *A militarização da Segurança Interna: uma perigosa visão securitária*, Lisboa, Nota à Imprensa, 30-Out. Disponível em: https://www.asppm.pt/images/ficheiros/Comunicado_30out15.pdf (lido em 14-Mai-2018)
- ASPPM (2015d) *A ilegalidade e a inconstitucionalidade da destituição da autonomia da Polícia*

- Marítima*, Lisboa, Ofício DN 2/2015/OM para o Provedor de Justiça, 02-Dez.
- ASPPM (2016a) *Finalmente. Uma Lei Orgânica para a Polícia Marítima*, Lisboa, Nota à Imprensa, 20-Mai. Disponível em: <http://www.asppm.pt/notas-de-imprensa/comunicados-de-imprensa/256-finalmente-uma-lei-organica-para-a-policia-maritima> (lido em 23-Mai-2018)
- ASPPM (2016b) *Por uma Polícia Marítima digna e conforme à Constituição. VIGÍLIA junto à Presidência da República em Belém, e à Representação da República, no Funchal*, Lisboa, Nota à Imprensa, 10-Nov. Disponível em: <https://www.asppm.pt/notas-de-imprensa/comunicados-de-imprensa/322-vigilia-junto-a-presidencia-da-republica-em-belem-e-a-representacao-da-republica-no-funchal> (lido em 30-Abr-2018)
- ASPPM (2016c) *Moção entregue na Presidência da República*, Lisboa, Nota à Imprensa, 11-Nov. Disponível em: <https://www.asppm.pt/notas-de-imprensa/comunicados-de-imprensa/326-mocao-entregue-na-presidencia-da-republica> (lido em 30-Abr-2018)
- Aureliano, Nuno (2006) *A Salvação Marítima*, Coimbra: Almedina.
- AV-Autores vários (1816) *O Investigador Português em Inglaterra, ou Jornal Literário, Político, &*, Londres: T.C.Hansard, Vol.XV, Março.
- AWEU-Assembly of the Western European Union (2005) *Surveillance of the maritime and coastal areas of European states*, Paris: Assembly of the Western European Union, Document A/1920, 06-Dez.
- Azevedo, José de (1985) “Para a História Trágico-Marítima da Cidade. A Tragédia de 27 de Fevereiro de 1892”, *A Voz da Póvoa*, Ano V, nº193, 28 Fev, pp.8-9. Disponível em: http://ww.cm-pvarzim.pt/biblioteca/download/27_fev_jose_azevedo.pdf (lido em 16-Mar-2017)
- Babington, Anthony (1990) *Military Intervention in Britain. From the Gordon Riots to the Gibraltar Incident*, Routledge.
- Baquer, Miguel Alonso (1983) *El Modelo Español de Pronunciamento*, Madrid: Ediciones RIALP.
- Bainbridge, Jason; Nicola Goc; Liz Tynan (2015) *Media and journalism: new approaches to theory and practice*, Oxford University Press, 3rd edition.
- Baldaia, Paulo (2005) “Tachos para os rapazes”, *Diário de Notícias*, 17-Set. Disponível em: <https://www.dn.pt/arquivo/2005/interior/tachos-para-os-rapazes-622723.html> (lido em 07-Abr-2018)
- Ballbé, Manuel (1983) *Orden público y militarismo en la España constitucional (1812-1983)*, Madrid: Alianza Editorial.
- Banks, William (2005) ‘Mold, Mildew and the Military Role in Disaster Response’, *Jurist*, 17-Out. Disponível em: <https://www.jurist.org/commentary/2005/10/mold-mildew-and-military-role-in/> (lido em 31-Dez-2018)
- Baraduc, Bruno; Jean-Marc Garot; Patrick Labia; Jean-Pierre Mannic (2009) *Evolution des missions et de l'armement des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) Atlantique et Manche-Mer du Nord*, Paris: Inspection Générale des Affaires Maritimes, Rapport n° 006765-01, Mar. Disponível em: <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/174000756.pdf> (lido em 14-Dez-2018)
- Barany, Zoltán (2012) *The Soldier and the Changing State. Building Democratic Armies in Africa, Asia, Europe, and the Americas*, Princeton University Press.
- Barlow, Jeffrey (1998) *Revolt of the Admirals. The Fight for Naval Aviation, 1945-1950*, Dulles, VA: Brassey's.

- Barreto, José Mascarenhas (1979) *História da Polícia em Portugal*, Braga Editora.
- Barros, Armando; Nuno Varanda (2003) *Regulamento Geral das Capitánias. Revisto e Atualizado*, Lisboa: Almedina.
- Bastos, João Pereira (1958) *O Estado Corporativo*, Salvador, Bahia: Livraria Progresso Editora.
- Baugh, Daniel (1965) *British Naval Administration in the Age of Walpole*, New Jersey: Princeton University Press.
- Baumgartner, Frank; Bryan Jones (2009) *Agendas and Instability in American Politics*, The University of Chicago Press, 2nd edition.
- Beazley, Kim (2001) “The Beazley vision”, *The Sunday Morning Herald*, 06-Set 10:00. Disponível em: <https://www.smh.com.au/national/the-beazley-vision-20010906-gdhuyh.html> (lido em 27-Ago-2019)
- Bebler, Anton (1994) “The Evolution of Civil-Military Relations in Central and Eastern Europe”, *NATO Review-Web edition*, Vol.42, n^o4, Ago, pp.28-32. Disponível em: <http://www.nato.int/docu/review/1994/9404-7.htm> (consultado em 03-Mai-2013)
- Berg, Barry (2018) “The U.S. Coast Guard Auxiliary and the COTP”, *Proceedings of the Coast Guard*, vol.75, n^o2, Outono, pp.19-24. Disponível em: <https://www.dco.uscg.mil/Featured-Content/Proceedings-Magazine/> (lido em 31-Dez-2018)
- Bertolini, Marco (2018) “Militari e sicurezza interna: ma le Forze Armate restano uno strumento prioritariamente bellico”, *Analisi Difesa*, 15-Nov. Disponível em: <https://www.analisedifesa.it/2018/11/militari-e-sicurezza-interna-ma-le-forze-armate-restano-uno-strumento-prioritariamente-bellico/> (lido em 03-Jan-2019)
- Besselink, Leonard (2003) “Military Law in the Netherlands”, in Nolte, editor, *European Military Law Systems*, Berlin: De Gruyter Recht, pp.547-645.
- Bettencourt, António Neves (2005) *Memorandum-Autoridade Marítima*, Lisboa: Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada, Não-Classificado, 26-Out.
- Betts, Richard K. (1995) *Military Readiness. Concepts, Choices, Consequences*, Washington, D.C.: The Brookings Institution.
- Bingham, Tom (2010) *The Rule of Law*, Penguin Books.
- Blades, Michael (2014) *Focusing New Zealand's approach to maritime domain security*, Massey University, Thesis in Master of Arts in Defence and Security Studies. Disponível em: https://mro.massey.ac.nz/bitstream/handle/10179/7575/02_whole.pdf (lido em 08-Out-2019)
- Boavida, Gormicho (1958/1964) “Delimitação de espaços marítimos adjacentes ao Território Metropolitano e Ultramarino Português, 14-Fev-1958”, in *Direito Marítimo Internacional-Pareceres*, Lisboa: Ministério da Marinha, 1964, pp.106-150.
- Bobbio, Norberto (1997) *O futuro da democracia; uma defesa das regras do jogo*, São Paulo: Editora Paz e Terra (edição original: 1984).
- Bonaparte, Napoléon (1863) *Correspondence de Napoléon I^{er} publiée par ordre de l'Empereur Napoléon III. Tome Douzième*, Paris: Henri Plon, Éditeur des Oeuvres de l'Empereur. Disponível em: <https://ia801404.us.archive.org/35/items/correspondencep11napogoo/correspondencep11napogoo.g.pdf> (lido em 19-Nov-2018)
- Bocquet, Lucien (1917) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements. Nouvelle Série, Tome 17^{ème}-1917*, Paris: Librairie de la Société du Recueil Sirey. Disponível em:

- <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5492383c> (lido em 27-Nov-2018)
- Bocquet, Lucien (1920) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements. Nouvelle Série, Tome 20^{ème}-1920*, Paris: Librairie de la Société du Recueil Sirey. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54908199> (lido em 27-Nov-2018)
- Bocquet, Lucien (1926) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements. Nouvelle Série, Tome 26^{ème}-1926*, Paris: Société Anonyme du Recueil Sirey. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64570318/f15.image> (lido em 03-Dez-2018)
- Bocquet, Lucien (1928) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements. Nouvelle Série, Tome 28^{ème}-1928*, Paris: Société Anonyme du Recueil Sirey. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54937261.r=bocquet%20lois%201928%20collection?rk=21459;2> (lido em 03-Dez-2018)
- Bolaños, Roberto Muñoz (2000) *Fuerzas y Cuerpos de Seguridad n España (1900-1945)*, Madrid: Almena Ediciones, Revista SERGA, Especial nº2.
- 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)
- Boyer, André; Jean-Guy Branger (2005) *Rapport d'information fait au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur l'action de l'État en mer*, Paris: Sénat, nº418, 22-Jun. Disponível em: <http://www.senat.fr/rap/r04-418/r04-4181.pdf> (lido em 11-Dez-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.
- Branco, José Pedro Aguiar (2014a) *Intervenção do Ministro da Defesa Nacional José Pedro Aguiar-Branco-Cerimónia do Dia da Marinha*, Cascais: MDN, 18-Mai-2014.
- Branco, José Pedro Aguiar (2014b) *Audição do Ministro da Defesa Nacional, no âmbito da apreciação na especialidade da Proposta de Lei nº 254/XII/4.ª*, Lisboa: Assembleia da República, 10-Nov. Disponível em: <https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheAudicao.aspx?BID=98767> (lido em 07-Abr-2018)
- Branco, José Pedro Aguiar (2014c) *Intervenção do Ministro da Defesa Nacional José Pedro Aguiar-Branco-Cerimónia Solene de Abertura do Ano Lectivo do Instituto de Estudos Superiores Militares*, Lisboa: MDN, 21-Nov-2014.
- Brito, Miguel Nogueira (2017) "Direito de Polícia", in Otero e Gonçalves, coordenadores, *Tratado de Direito Administrativo Especial Volume I*, Coimbra: Almedina, Abr, pp.281-456.
- Britz, Caroline (2010) "La France se dote d'une fonction garde-côtes", *Les Echos*, 30-Nov. Disponível em: https://www.lesechos.fr/30/11/2010/LesEchos/20815-518-ECH_la-france-se-dote-d-une-fonction-garde-cotes.htm# (lido em 12-Dez-2018)
- Brooks, Rosa (2005) "The Military and Homeland Security", *Public Administration and Management*, Vol.10, nº 2, pp 130-152.
- Brooks, Rosa (2016) *How Everything Became War and the Military Became Everything*, New York: Simons and Schuster Paperbacks.
- Brooks, Larry (2018) "Coast Guard Captain of the Port", *Proceedings of the Coast Guard*, vol.75, nº2, Outono, pp.14-18. Disponível em: <https://www.dco.uscg.mil/Featured-Content/Proceedings->

[Magazine/](#) (lido em 31-Dez-2018)

- Brouillet, Pascal (2016) “Au commencement était la maréchaussée”, in Luc, direction, *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions, pp.31-52.
- Browning Jr, Robert (1993) “Captains of the port”, *Commandant’s Bulletin*, nº12-93, December.
- Bruneau, Thomas; Alex MacLeod (1986) *Politics in Contemporary Portugal*, Boulder, Co: Lynne Rienner Publishers.
- Bruneau, Thomas; Scott Tollefson, editors (2006) *Who Guards the Guardians and How-Democratic Civil-Military Relations*, Austin: University of Texas Press.
- Brutus (1788) “Letter X”, in Ball, editor, *The Federalist with Letters of Brutus*, Cambridge University Press, 2003, pp.495-501.
- Burgess, Michael (2000) *Federalism and European Union: The Building of Europe, 1950-2000*, London: Routledge.
- Burgess, Robin; Nicholas Stern (1993) “Taxation and Development”, *Journal of Economic Literature*, Vol.31, nº2, Jun, pp.762-830.
- Burke, Lauretta; Yumiko Kura; Ken Kassem; Carmen Revenga; Mark Spalding; Don McAllister (2001) *Coastal Ecosystems*, Washington, DC: World Resources Institute. Disponível em: http://pdf.wri.org/page_coastal.pdf (lido em 30-Mai-2019)
- Buronfosse-Bjaï, Pascale (2016) “La Fonction Garde-Côtes Douanière. L’exemple de la Direction Régionale Garde-Côtes des Douanes à Nantes”, *Le Journal du Parlement*, nº6, p.67. Disponível em: <http://www.douane.gouv.fr/Portals/0/fichiers/information/publication-douane/connaitre-douane/journal-du-parlement-douane-francaise.pdf> (lido em 19-Dez-2018)
- Busquets, Julio (1982) *Pronunciamientos y golpes de Estado en España*, Barcelona: Editorial Planeta.
- Busquets, Julio (1996) “Las Fuerzas Armadas en la transición española”, in Gomez, editor, *Fuerzas Armadas y Poder Político en el Siglo XX de Portugal y España*, Mérida: Universidad Nacional de Educación a Distancia, Centro Regional de Extremadura, pp.275-300.
- Buzan, Barry (1991) *People, States, and Fear*, Boulder, Co: Lynne Rienner Publishers, 2nd edition.
- Buzan, Barry; Ole Waever; Jaap de Wilde (1998) *Security. A New Framework for Analysis*, Boulder, Co: Lynne Rienner Publishers.
- Cabigiosu, Carlo (2006) “The Role of Italy’s Military in Supporting the Civil Authorities”, in Clarke, editor, *Armies in Homeland Security: American and European Perspectives*, Washington, D.C.: National Defense University Press, pp.87-117.
- Cabirol, Michel (2015) “Marine : DCNS et Piriou se partagent un contrat de 160 millions d'euros”, *La Tribune*, 04-Set. Disponível em: <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/marine-dcns-et-piriou-se-partagent-un-contrat-de-160-millions-d-euros-502733.html> (lido em 26-Dez-2018)
- Cabral, Berta de Melo (2015) *Intervenção da Secretária de Estado Adjunta e da Defesa Nacional Berta de Melo Cabral-Tomada de Posse do Diretor-Geral da Autoridade Marítima e Comandante-Geral da Polícia Marítima*, Lisboa: DGAM, 04-Mar-2015.
- Cabrita, Mário (2014) “A tabela remuneratória única da administração pública e os militares”, *Diário de Notícias*, 12-Jul. Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/a-tabela-remuneratoria-unica-da-administracao-publica-e-os-militares-4022788.html> (lido em 07-Abr-2018)
- Cabrita, Mário (2015) “Militares e polícias: homens ou robôs”, *Diário de Notícias*, 16-Jul. Disponível

- em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/militares-e-policias-homens-ou-robos-4682920.html> (lido em 07-Abr-2018)
- Cabrita, Mário (2017) “O desencanto dos militares”, *Expresso*, 08-Dez, p.33.
- Cabrita, Mário (2019a) “Os beijos de Judas”, *Diário de Notícias*, 16-Mai 12:43. Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/os-beijos-de-judas-10905020.html> (lido em 26-Jun-2019)
- Cabrita, Mário (2019b) “Contributos para um debate honesto”, *Expresso*, 26-Jul 19:50. Disponível em: <https://expresso.pt/opiniao/2019-07-26-Contributos-para-um-debate-honesto> (lido em 28-Jul-2019)
- Caeiro, Joaquim Croca (1997) *Os Militares no Poder*, Lisboa: Hugin Editores Lda.
- Caetano, Marcello (1941) *Problemas da Revolução Corporativa*, Lisboa: Editorial Acção.
- Caetano, Marcello (1950) *Posição Actual do Corporativismo Português*, Lisboa: Mocidade Portuguesa, Centro de Estudos Corporativos do Centro Universitário de Lisboa.
- Caetano, Marcello (1976) *Depoimento*, Record, 2ªedição.
- Caetano, Marcello (2010) *Princípios Fundamentais do Direito Administrativo*, Coimbra: Almedina, 3ª reimpressão da edição brasileira de 1977.
- Caetano, Marcello (2013) *Manual de Direito Administrativo-Vol.II*, Coimbra: Almedina, 10ªedição-11ªreimpressão.
- Cajarabille, Victor Lopo (2007) “A Marinha de Duplo Uso: O Caso Português”, in *Seminário “Uma Marinha de Duplo Uso”*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval n°22, Jul-Set, pp.29-34. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n22_julho_setembro_2007.pdf (lido em 29-Jan-2018)
- Cajarabille, Victor Lopo (2008) “A Segurança no Mar”, in *Seminário “Uma Visão Geoestratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico”*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval n°24, Jan-Mar, pp.55-65. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n24_janeiro_marco_2008.pdf (lido em 07-Mai-2018)
- Cajarabille, Victor Lopo (2009a) “A Segurança no Mar Português”, *Nação e Defesa*, n°122, 4ªsérie, Primavera, pp.101-115. Disponível em https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/501/1/NeD122_VictorLopoCajarabille.pdf (lido em 17-Abr-2018)
- Cajarabille, Victor Lopo (2009b) “Marinha, Armada ou Marinha de Guerra Portuguesa”, *Revista da Armada*, n°430, Ano XXXVIII, Mai, pp.11-13. Disponível em <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/revista-armada/Documents/2009/RA2009.pdf> (lido em 20-Mar-2015)
- Cajarabille, Victor Lopo (2010) “A Plataforma Continental na problemática da Defesa Nacional”, in *A Plataforma Continental Portuguesa e o Hypercluster do Mar*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Caderno Naval n°33, Abr-Jun, pp.5-23. Disponível em: <file:///F:/Papelada%20pessoal/Autoridade%20Marítima/Artigos%20e%20Papers/A%20Plataforma%20Continental%20Portuguesa%20e%20o%20Hypercluster%20do%20Mar%20-%20CN33%20Abr-Jun%202010.pdf> (lido em 17-Abr-2018)
- Cajarabille, Victor Lopo (2013) “A Constituição da República e a Marinha de duplo uso”, *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 02-Jul, online http://database.jornaldefesa.pt/forcas_armadas/marinhas/JDRI%20061%20040713%20marinha%2

- [Oduplo%20uso.pdf](#) (lido em 20-Mar-2015)
- Cajarabille, Victor Lopo; António Silva Ribeiro; António Gameiro Marques; Nuno Sardinha Monteiro, coordenadores (2012) *A Segurança no Mar. Uma Visão Holística*, Mare Liberum.
- Calado, António Mendes (2019) *Discurso do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, por ocasião do Dia da Marinha 2019*, Marinha, 19-Mai. Disponível em: <https://www.marinha.pt/pt/media-center/Noticias/Paginas/Discurso-do-Almirante-Chefe-do-Estado-Maior-da-Armada-e-Autoridade-Maritima-Nacional-por-ocasio-da-Cerimonia-DM19.aspx> (lido em 08-Jul-2019)
- Caldeirinha, Vítor Ramos; José Augusto Felício (2017) “Política Governamental dos Portos Portugueses no Período 2005-2015”, *Revista Eletrónica de Estratégia & Negócios*, v.10, Edição Especial 1, Abr.
- Calore, Gianmarco (2009) *Polizia nella storia*, Roma: Associazione Nazionale Polizia di Stato. Disponível em: https://www.anpsarezzo.it/wp-content/uploads/2016/05/La_storia_della_polizia_italiana.pdf (lido em 09-Jan-2019)
- Camillo, Federica Di; Alessandro Marrone; Stefano Silvestri; Paola Tessari; Alessandro Ungaro (2014) *Il sistema di sicurezza civile italiano*, Roma: Edizioni Nuova Cultura, Fev. Disponível em: https://www.iai.it/sites/default/files/iaiq_08.pdf (lido em 07-Jan-2019)
- Campbell, Colin; Graham Wilson (1995) *The End of Whitehall. Death of a Paradigm*, Blackwell Publishers Ltd.
- Canal, Miguel Angel Pérez de la (1997) “La creación de los Subdelegados de Fomento y los primeros nombramientos”, *Anuário de historia del derecho español*, nº67, pp.1077-1092. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=134719> (lido em 06-Mar-2019)
- Canal, Miguel Angel Pérez de la (2007) “La estructura ministerial entre 1833 y 1978”, *Anuário de historia del derecho español*, nº77, pp.19-47. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2580885> (lido em 05-Mar-2019)
- Canal, Miguel Angel Pérez de la (2014) “La erección de la Secretaría del Despacho de la Gobernación del Reino para la Península e Islas adyacentes”, *Cuadernos de historia del derecho*, nº21, pp.9-29. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4998822> (lido em 06-Mar-2019)
- Cândido, António Coelho (2011) *Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo para Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado no Mar*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval nº39, Out-Dez. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n39_outubro_dezembro_2011.pdf (lido em 22-Out-2016)
- 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)
- Canotilho, José Joaquim Gomes (1984) “Fidelidade à República ou Fidelidade à NATO”, in *Estudos em Homenagem ao Professor Afonso Rodrigues Queiró*, Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, pp.131-207.
- Canotilho, José Joaquim Gomes (2003) *Direito Constitucional e Teoria da Constituição*, Coimbra: Almedina, 7ª edição.
- Caparini, Marina; Otwin Marenin, editors (2006) *Borders and Security Governance: Managing*

- Borders in a Globalised World*, Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces.
- Capron, Walter C. (1965) *The U.S. Coast Guard*, New York: Franklin Watts, Inc.
- Carabinieri (2016) *Storia dell'Arma*, Roma: Scuola Ufficiali Carabinieri, Dez. Disponível em: [http://www.carabinieri.it/docs/default-source/concorsi/2018/mo200/sinossi-storia-dell%27arma-\(concorso-accademia\).pdf?sfvrsn=47024b23_4](http://www.carabinieri.it/docs/default-source/concorsi/2018/mo200/sinossi-storia-dell%27arma-(concorso-accademia).pdf?sfvrsn=47024b23_4) (lido em 06-Jan-2019)
- 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.
- Carbone, Segio; Francesco Munari (2003) “The Regime of Technical-Nautical Services (Pilotage, Towage, Mooringmen) under European Law”, in Hooydonk, editor, *European Seaports Law. The Regime of Ports and Port Services under European Law and the Ports Package*, Antwerpen: Maklu, pp.187-206.
- Carranza, Isolda (2015) “Narrating and Arguing. From Plausibility to Local Moves”, in De Fina, Georgakopoulou, eds, *The Handbook of Narrative Analysis*, John Wiley & Sons, Inc, pp.57-75.
- Carrilho, Maria (1994) *Democracia e Defesa. Sociedade Política e Forças Armadas em Portugal*, Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- Carrilho, Maria, coordenação (1995) *Defesa e Segurança na Opinião Pública Portuguesa*, Lisboa: Bertrand Editora, Instituto da Defesa Nacional.
- Carvalho, João Nobre de (2012) “Forças Armadas, sem treino nem direitos, que moral?”, *Diário de Notícias*, 30-Jul, Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/forças-armadas-sem-treino-nem-direitos-que-moral-2693612.html> (lido em 07-Abr-2018)
- Carvalho, João Nobre de (2013) “As forças armadas e a interoperabilidade”, *Cidadania e Defesa-Boletim Informativo da AACDN*, nº47, Jan-Fev, pp.21-26. Disponível em: http://www.aacdn.pt/wp-content/uploads/2018/04/bi_47.pdf (lido em 05-Set-2019)
- Catroga, Fernando (2006) “O Poder Paroquial como ‘polícia’ no século XIX português”, in Almeida e Marques, coords, *Lei e Ordem-Justiça Penal, Criminalidade e Polícia (Séculos XIX e XX)*, Lisboa: Livros Horizonte Lda, pp.105-130.
- Caxaria, João da Fonseca; Rui Vieira Miller (1972) *Regulamento Geral das Capitánias. Anotado e com Legislação Complementar*, Coimbra: Almedina.
- Cawson, Alan, editor (1985) *Organized Interests and the State. Studies in Meso-Corporatism*, SAGE Publications Ltd.
- Cawson, Alan (1985) “Introduction. Varieties of corporatism: the importance of the meso-level of interest intermediation”, in Cawson, editor, *Organized Interests and the State. Studies in Meso-Corporatism*, SAGE Publications Ltd, pp.1-21.
- Cawson, Alan (1986) *Corporatism and Political Theory*, Basil Blackwell.
- CdM-Centrale des Marchés (2005) “Affrètement de bâtiments de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD)”, *La Centrale des Marchés*, 20-Jun. Disponível em: <https://centraledesmarches.com/marches-publics/Toulon-MINDEF-EMA-DCSCA-CESCOF-Antenne-Navale-Affretement-de-batiments-de-soutien-d-assistance-et-de-depollution-BSAD/1562514> (lido em 26-Dez-2018)
- CDS-Centro Democrático e Social (2019) *Programa Eleitoral. Legislativas 2019*, Lisboa: CDS, Ago.

- Disponível em: https://fazsentido.cds.pt/assets/programaeleitoral_legislativascds19.pdf (lido em 05-Set-2019)
- CE-Comissão Europeia (2014) *Ports: Gateways to the Trans European Transport Network*, Bruxelas: Comissão Europeia, 29-Abr. Disponível em: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/ports/doc/2014-04-29-brochure-ports.pdf> (lido em 22-Ago-2018)
- CEDRE-Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (2015) *Guide sur la disposition spécifique POLMAR/Terre de l'ORSEC départementale et zonale. Partie «Organisation générale»*, Paris: Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie et Ministère de l'Intérieur, 30-Jun. Disponível em: http://polmar.cetmef.developpement-durable.gouv.fr/polmar/uploads/Guide_Polmar_Orga_Generale_2015-06_v%20finale.pdf (lido em 27-Dez-2018)
- Cerezales, Diego Palacio (2006) “Técnica, política e o dilema da ordem pública no Portugal contemporâneo (1851-1974)”, in Almeida e Marques, coords, *Lei e Ordem-Justiça Penal, Criminalidade e Polícia (Séculos XIX e XX)*, Lisboa: Livros Horizonte Lda, pp.147-172.
- Cerezales, Diego Palacios (2011) *Portugal à Coronhada. Protesto Popular e Ordem Pública nos Séculos XIX e XX*, Lisboa: Tinta da China.
- Cerezales, Diego Palacio (2015) “A Segurança Pública e o Aparelho Policial (1736-2011)”, in Almeida e Sousa, coords, *Do Reino à Administração Interna. História de um Ministério (1736-2012)*, Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda S.A., pp.241-303.
- Cervelló, Josep Sánchez (1993) *A Revolução Portuguesa e a sua Influência na Transição Espanhola (1961-1976)*, Lisboa: Assírio & Alvim.
- Cervelló, Josep Sánchez (1996) “Las Fuerzas Armadas durante la revolución portuguesa: autonomía y reorganización (1974-1976)”, in Gomez, editor, *Fuerzas Armadas y Poder Político en el Siglo XX de Portugal y España*, Mérida: Universidad Nacional de Educación a Distancia, Centro Regional de Extremadura, pp.243-273.
- Chabrol, Alain (1996) *Rapport-Mission d'Étude, de Réflexions et de Propositions sur l'organisation et les missions de l'administration centrale de la "Mer" et de ses services déconcentrés*, Paris: Cour des Comptes, 29-Fev. Disponível em: <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/964082700.pdf> (lido em 15-Dez-2018)
- Charais, Franco (2013) *História Viva. 25 de Abril: Golpe Militar ou Revolução?*, Lisboa: Âncora Editora.
- 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)
- Chaves, Carlos (2018) “O temor reverencial”, *Sol*, 14-Out. Disponível em: <https://sol.sapo.pt/artigo/629966/o-temor-reverencial> (lido em 04-Ago-2019)
- Chaves, Carlos (2019) *Comunicação pessoal*, 31-Mai-2019.
- Chen, Chen-Ju (2008) “The EU Role under the Fisheries Subsidies International Negotiations – particularly the WTO”, in Ehlers and Lagoni, editors, *Maritime Policy of the European Union and Law of the Sea*, Hamburg: Lit Verlag, pp.199-222.

- Chlomoudis, Constantinos; Athanasios Pallis (2002) *European Union Port Policy. The Movement Towards a Long-Term Strategy*, Edward Elgar.
- Chlomoudis, Constantinos; Athanasios Pallis (2005) “The EU port policy in a historical perspective”, *European Research Studies*, Vol.VIII, Issue (1-2), pp.2-23.
- CIRM-Comissão de Inquérito acerca das Repartições de Marinha (1856) *Trabalhos da Comissão Nomeada pela Câmara dos Senhores Deputados para Examinar o Estado das Diversas Repartições de Marinha*, Lisboa: Imprensa-Nacional, Tomos I e II.
- Clarke, John, editor (2006) *Armies in Homeland Security: American and European Perspectives*, Washington, D.C.: National Defense University Press.
- Clarke, John (2006) “Introduction”, in Clarke, editor, *Armies in Homeland Security: American and European Perspectives*, Washington, D.C.: National Defense University Press, pp.1-3.
- Clarke, John (2014) *What Should Armies Do? Armed Forces and Civil Security*, Ashgate Publishing Limited.
- Clemente, Pedro Lopes (1998) *Da Polícia de Ordem Pública*, Lisboa: Governo Civil do Distrito de Lisboa.
- CM-Correio da Manhã (1997) “Polícia Marítima deixa alçada militar”, *Correio da Manhã*, 21-Set, p.6.
- CM-Correio da Manhã (2006) “Pensões de 5 mil euros na Marinha”, *Correio da Manhã*, 15-Abr. Disponível em: <http://www.cmjornal.pt/politica/detalhe/pensoes-de-5-mil-euros-na-marinha> (lido em 19-Mai-2017)
- CM-Correio da Manhã (2008) “Novo centro de operações da Marinha em Oeiras”, *Correio da Manhã*, 03-Jun. Disponível em: <https://www.cmjornal.pt/cm-ao-minuto/detalhe/novo-centro-de-operacoes-da-marinha-em-oeiras> (lido em 08-Jul-2019)
- CM-Correio da Manhã (2016) “Polícia Marítima entrega moção de protesto a Marcelo”, *Correio da Manhã*, 11-Nov. Disponível em: <https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/policia-maritima-entrega-mocao-de-protesto-a-marcelo> (lido em 15-Jun-2019)
- Coelho, Carlos de Oliveira (2007) *Poluição Marítima por Hidrocarbonetos e Responsabilidade Civil*, Coimbra: Almedina.
- Coelho, Mário Baptista, coordenador (1989) *Portugal. O Sistema Político e Constitucional 1974-1987*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais.
- Coelho, Paulo Neves (2000) “As Unidades Navais na Fiscalização dos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional—Questões de Legitimidade”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXX, Tomos 10 a 12, Out-Dez, pp.785-814.
- Cohen, Bernard (1963) *The Press and Foreign Policy*, Princeton University Press.
- Cohen, Eliot (2002) *Supreme Command. Soldiers, Statesmen and Leadership in Wartime*, New York: Free Press.
- Colaço, António Bernardo (2010) “Um soldado não é um polícia”, *Diário de Notícias*, 12-Jul.
- Colaço, António Bernardo (2014a) “PM em rota de colisão constitucional”, *Diário de Notícias*, 10-Jun. Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/pm-em-rota-de-colisao-constitucional-3963910.html> (lido em 07-Ago-2018)
- Colaço, António Bernardo (2014b) “A Polícia numa óptica constitucional”, *Público*, 12-Dez, p.46. Disponível em: <http://www.publico.pt/portugal/noticia/a-policia-numa-optica-constitucional-1679143> (lido em 08-Jan-2017)
- Colaço, António Bernardo (2016) “A Polícia Marítima por uma lei orgânica”, *Abril*, 28-Out.

- Disponível em: <https://www.abrilabril.pt/policia-maritima-por-uma-lei-organica> (lido em 07-Ago-2018)
- Colaço, António Bernardo (2017) “A Polícia Marítima tem direito a ser respeitada”, *Abril*, 14-Out. Disponível em: <https://www.abrilabril.pt/policia-maritima-tem-direito-ser-respeitada> (lido em 07-Ago-2018)
- Colaço, António Bernardo (2018a) “Inconstitucionalidade para que te quero?”, *Diário de Notícias*, 28-Jan. Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/inconstitucionalidade-para-que-te-queiro-9079792.html> (lido em 07-Ago-2018)
- Colaço, António Bernardo (2018b) “Um militar não é polícia”, *Diário de Notícias*, 12-Abr. Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/um-militar-nao-e-policia-9252580.html> (lido em 07-Ago-2018)
- Colaço, António Bernardo; António Carlos Gomes (2001) *Sindicalismo na PSP. Medos e fantasmas em regime democrático*, Lisboa: Edições Cosmos.
- Colmeiro, Manuel (1881) *Elementos del Derecho Político y Administrativo de España*, Madrid: Librería de los Sucesores de Escribano.
- Cols Bleus* (2018) “Le Rhône dans le Grand Nord”, *Cols Bleus*, nº3074, Dez, pp.42-45. Disponível em: <https://www.defense.gouv.fr/marine/> (lido em 26-Dez-2018)
- Conceição, João Rodrigues (1982) “Capitania do Porto de Peniche. Os Primeiros Cem Anos da Repartição Marítima (Julho de 1882 a Julho de 1982)”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXII, Tomos 7 a 9, Jul-Set, pp.733-759.
- Confolent, Dominique (2007) “De la Marine aux Affaires maritimes”, *Actes du colloque “pour mémoire”*, nº3 Outono, pp.70-85. Disponível em: http://www.archives-oraales.developpement-durable.gouv.fr/docs/Manifestation/0000/Manifestation-0000025/Actes_du_colloque_Pour_memoire_numero_3_automne_2007.pdf (lido em 12-Dez-2018)
- Conselho de Ministros (1983) *Programa do IX Governo Constitucional*, Lisboa. Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt/media/464033/GC09.pdf> (lido em 13-Set-2017)
- Conselho de Ministros (1991) *Programa do XII Governo Constitucional*, Lisboa. Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt/media/464042/GC12.pdf> (lido em 13-Set-2017)
- Conselho de Ministros (1995) *Programa do XIII Governo Constitucional*, Lisboa. Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt/media/464045/GC13.pdf> (lido em 13-Set-2017)
- Conselho de Ministros (1999) *Programa do XIII Governo Constitucional*, Lisboa. Disponível em: <http://www.portugal.gov.pt/media/464048/GC14.pdf> (lido em 13-Set-2017)
- Constâncio, Vítor (2002) “Introdução pelo Governador do Relatório da Comissão para a Análise das Contas Públicas”, in Comissão para a Análise das Contas Públicas, *Relatório*, Lisboa: Banco de Portugal, 23-Jul. Disponível em: <https://www.bportugal.pt/intervencoes/introducao-pelo-governador-do-relatorio-da-comissao-para-analise-das-contas-publicas> (lido em 08-Jul-2019)
- Constant, Benjamin (1815) *Principes de Politique*, Paris: Chez Alexis Aymery.
- Contreiras, Carlos de Almada, coordenação (2018) *Operação “Viragem Histórica”: 25 de Abril de 1974*, Lisboa: Edições Colibri, 2ª edição.
- Contreiras, Carlos de Almada (2018a) “Introdução”, in Contreiras, coordenação, *Operação “Viragem Histórica”: 25 de Abril de 1974*, Lisboa: Edições Colibri, 2ª edição, pp.21-66.

- Contreiras, Carlos de Almada (2018b) “Anexos”, in Contreiras, coordenação, *Operação “Viragem Histórica”: 25 de Abril de 1974*, Lisboa: Edições Colibri, 2ª edição, pp.661-760.
- Correia, Armando Dias (2010) *O Mar no Século XXI*, Aveiro: Fedrave.
- Correia, Eduardo Pereira; Raquel dos Santos Duque, editores (2012) *O Poder Político e a Segurança*, Lisboa: Fonte da Palavra.
- Costa, Fernando Santos (1935) “Algumas Considerações Relativas à Organização do Exército”, in *I Congresso da União Nacional-Discursos, Teses e Comunicações. 26 a 28 de Maio de 1934*, Lisboa: Edição da União Nacional, pp.141-164.
- Costa, Leonor Freire; Pedro Lains; Susana Münch Miranda (2011) *História Económica de Portugal. 1143-2010*, Lisboa: A Esfera dos Livros.
- Cour des Comptes (2017) *Le renouvellement des moyens aériens et navals de la Douane: des échecs répétés et coûteux, une mutualisation à imposer*, Rapport public annuel 2017-Tome I, Paris: Cour des Comptes, Fev, pp.565-586. Disponível em: <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/13-renouvellement-moyens-aeriens-et-navals-douane-Tome-1.pdf> (lido em 19-Dez-2018)
- Cour des Comptes (2019) *Le rôle de la Marine nationale dans l'action de l'État en mer, Recommandations dans le procès S2019-0539*, 28-Mar. Disponível em: <https://www.ccomptes.fr/system/files/2019-06/20190617-refere-S2019-0539-role-Marine-nationale-action-Etat.pdf> (lido em 24-Jul-2019)
- Covita, António Gonçalves (2019) *Comunicação pessoal*, Email de 20-Jun-2019.
- CRA-Comissão de Redação dos Anais (1952a) “Nota de Abertura”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol.4 a 6, Abr-Jun, ano LXXXII, pp.107-108.
- CRA-Comissão de Redação dos Anais (1952b) “Esclarecimentos relativos à discussão sobre a Proposta de Lei de Reorganização da Aeronáutica Militar”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol.7 a 9, Jul-Set, ano LXXXII, pp.327-343.
- Cravinho, João Gomes (2019) *Audição do Ministro da Defesa Nacional*, Lisboa: Assembleia da República, Comissão de Defesa Nacional, 05-Jun. Disponível em: <http://www.canal.parlamento.pt/?cid=4076&title=audicao-do-ministro-da-defesa-nacional> (ouvido em 23-Jun-2019)
- Crespo, Manuel Pereira (1955) “Subsídios para uma Estratégia Naval-VIII a XI”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.LXXXV, Abr-Jun, pp.253-283.
- Crespo, Manuel Pereira (1977) *Porque Perdemos a Guerra*, Lisboa: Editora Abril.
- Creveld, Martin van (1999) *The Rise and Decline of the State*, Yale University Press.
- Crozier, Michel; Erhard Friedberg (1977) *L'Acteur et le Système*, Paris: Editions du Seuil.
- Cucchi, Giuseppe (2018) “Quella linea sempre più sottile tra difesa e sicurezza interna”, *Analisi Difesa*, 13-Nov. Disponível em: <https://www.analisedifesa.it/2018/11/quella-linea-sempre-piu-sottile-tra-difesa-e-sicurezza-interna/> (lido em 03-Jan-2019)
- Cunha, Paulo Ferreira da (1987) *Quadros Institucionais – do Social ao Jurídico –*, Porto: Rés-Editora Lda.
- 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.
- Curado, Miguel (2009) “GNR Fora do Mar”, *Correio da Manhã*, 19-Ago, p.12. Disponível em: <http://www.cmjornal.xl.pt/nacional/portugal/detalhe/gnr-fora-do-mar.html> (lido em 20-Mar-2015)

- Cushnahan, John (2002) *Proposal for an EU Coastguard*, Brussels: The European Convention Secretariat, CONV 150/02, 28-Jun.
- Cusson, Maurice (2007) “De l’action de sécurité”, in Cusson, Dupont e Lemieux, direction, *Traité de sécurité intérieure*, Montréal: Éditions Hurtubise, pp.43-57.
- Cusson, Maurice; Benoît Dupont; Frédéric Lemieux, direction (2007) *Traité de sécurité intérieure*, Montréal: Éditions Hurtubise, Collection Droit et Criminologie, Cahiers du Québec.
- Dahl, Robert (1989) *Democracy and its Critics*, Cambridge University Press.
- Dando, Garry (2018) *Comunicação pessoal*, Londres: Marine Management Organization, Email de 12-Dez-2018, anexo C.3.8.
- Dapena, Álvaro Rodríguez (2014) *El modelo portuario español. Política portuaria de la Unión Europea*, Madrid: Puertos del Estado, Nov. Disponível em: <http://www.puertos.es/es-es/BibliotecaV2/EI%20modelo%20portuario%20español%20politica%20portuaria%20de%20la%20comunidad%20europea.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- DCD-Debates na Câmara dos Deputados (1862) *Diário da Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa*, Lisboa: Câmara dos Deputados, nº92, 14-Jun. Disponível em: <http://debates.parlamento.pt/catalogo/mc/cd/01/01/01/092/1862-06-14> (lido em 02-Dez-2017)
- De Fina, Anna; Alexandra Georgakopoulou, editors (2015) *The Handbook of Narrative Analysis*, John Wiley & Sons, Inc.
- DeHoog, Ruth Hoogland (2000) “Bureaupathology”, in Shafritz, ed. *Defining Public Administration*, Westview Press, pp.132-134.
- Delgado, Humberto (1958) *Declaração à Imprensa do General Humberto Delgado*, in *Eleições Presidenciais. Subsídios para a história das candidaturas Norton de Matos (1949) – Quintão Meireles (1952) e Humberto Delgado (1958)*, Edições Delfos, Coleção Compasso do Tempo, nº8 (1971), pp.204-212.
- Desch, Michael (1996) “Threat environments and Military Missions”, in Diamond; Plattner, eds *Civil-Military Relations and Democracy*, The Johns Hopkins University Press, pp.12-29.
- DFO-Department of Fisheries and Oceans (2000) *SAR Seamanship Reference Manual*, Ottawa: DFO, Nov. Disponível em: <http://www.dfo-mpo.gc.ca/Library/253768.pdf> (lido em 10-Set-2019)
- DfT-Department for Transport (2016) *Trust Port Study. Key Findings and Recommendations*, London: Department for Transport, Mai. 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)
- DGAM (2003) *Apontamento sobre o Exercício da Autoridade do Estado nas Águas sob Jurisdição Marítima Nacional. O Fenómeno das Novas Ameaças e o Terrorismo*, Lisboa: DGAM, 10-Dez.
- DGAM (2004) *Apontamento com Reflexões sobre a Lei de Segurança Interna*, Lisboa: DGAM, 23-Jun.
- DGAM (2007) *Relatório de Actividades de 2006*, Lisboa: DGAM.
- Diamond, Larry (1997) “Introduction: In Search of Consolidation”, in Diamond; Plattner; Chu; Tien, eds *Consolidating the Third Wave Democracies-Themes and Perspectives*, The Johns Hopkins University Press, pp.xiii-xlvi.
- Diamond, Larry; Marc Plattner, editors (1996) *Civil-Military Relations and Democracy*, The Johns Hopkins University Press.
- Dias, João Quaresma (2003) *Integração Logística em Tempo de Globalização. Que Estratégias e*

- Políticas para Portugal*, Lisboa: Cargo Edições.
- Dias, João Quaresma (2011) *O Sector Marítimo-Portuário Nacional. Logística e Economia*, Lisboa: Salamandra.
- Dias, Jorge (1990) “Os Elementos Fundamentais da Cultura Portuguesa”, in *Estudos de Antropologia* Vol.I, Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, pp.135-157, ed.original: 1950.
- Dias, Narciso Mendes (1993) *Memorandum n°11/93*, Chefe do Estado Maior da Força Aérea, 28-Jun-1993.
- Dacey, Albert (1889) *Introduction to the Study of the Law of the Constitution*, London & New York: MacMillan & Co.
- Dieu, François (2007) “Le travail du gendarme”, in Cusson, Dupont e Lemieux, direction, *Traité de sécurité intérieure*, Montréal: Éditions Hurtubise, pp.152-165.
- Diez-Alegria, Manuel (1973) *Ejército y Sociedad*, Madrid: Alianza Editorial.
- Dijk, Teun van (1990) *La noticia como discurso*, Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica S.A., edição original; 1980.
- Diogo, Luís Costa (1998) “O Controlo de Navios pelo Estado do Porto. O Acesso e Permanência nos Portos (1ª Parte)”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVIII, Out-Dez, pp.865-927.
- Diogo, Luís Costa (2003) *O Contexto do Direito do Mar e a Prática. Algumas Abordagens Doutrinárias sobre Modelos de Autoridade Marítima. O Modelo Final Aprovado pelo Governo*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval n°4, Jan-Mar. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n4_janeiro_marco_2003.pdf (lido em 08-Jan-2017)
- Diogo, Luís Costa (2004) “Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional. A Autoridade Marítima no Quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado”, *Nação e Defesa*, n°108, 2ªSérie, Verão, pp.85-138.
- Diogo, Luís Costa (2009) “O conceito legal e origens regulamentares históricas recentes do conceito de *Domínio Público Marítimo*”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIX, Jul-Set, pp.505-512.
- Diogo, Luís Costa (2012) “Mais de 210 anos de Capitania do Porto e uma década de Autoridade Marítima Nacional”, *Revista da Armada*, Abr, pp.10-12. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/revista-armada/Documents/2012/RA_462_ABR.pdf (lido em 08-Jan-2017)
- Diogo, Luís Costa (2015) “A Polícia Marítima, Enquadramento e Origens. Uma Polícia Secular de Especialidade no Âmbito da Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLV, Jul-Dez, pp.675-682.
- Diogo, Luís Costa (2016) “O Relatório sobre a Organização dos Departamentos Marítimos e das Capitánias dos Portos, Diploma exarado pelo Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar em 01 de Dezembro de 1892”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLVI, Jan-Jun, pp.363-373.
- Diogo, Luís Costa; José Velho Gouveia (2009) “Crónica de Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIX, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, pp.291-303.
- Diogo, Luís Costa; José Velho Gouveia (2010) “Crónica de Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIX, Vol.III, Jul-Set, pp.591-598.
- Diogo, Luís Costa; José Velho Gouveia; Tiago Silva Benavente (2009) “O Capitão do Porto. Mais de 4 Séculos de Autoridade Marítima ao Serviço das Comunidades”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIX, Tomos 10 a 12, Out-Dez, pp.685-692.

- Diogo, Luís Costa; Rui Januário (2000) *Direito Internacional do Mar e Temas de Direito Marítimo*, Lisboa: Áreas Editora.
- DN-Diário de Notícias (1999) “Protestos sobem de tom”, *Diário de Notícias*, 29-Jun, p.10.
- DN-Diário de Notícias (2009) “Armada contra Duplicação de Meios”, *Diário de Notícias*, 12-Fev, p.16.
- DN-Diário de Notícias (2010) “Segurança: Marinha disparou contra embarcação da Polícia Marítima na costa algarvia”, *Diário de Notícias*, 27-Jan. Disponível em: http://www.dn.pt/Inicio/interior.aspx?content_id=1480519 (lido em 20-Mar-2015)
- DN-Diário de Notícias (2011) “Congelamento de promoções vai esfrangalhar Forças Armadas”, *Diário de Notícias*, 27-Ago. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/congelamento-de-promocoos-vai-esfrangalhar-forcas-armadas-1963144.html> (lido em 07-Abr-2018)
- DN-Diário de Notícias (2014) “Polícia Marítima em Operação na Grécia”, *Diário de Notícias*, 14-Mai, p.13.
- DN-Diário de Notícias (2016a) “Polícia Marítima realiza vigília em Belém na quinta-feira”, *Diário de Notícias*, 09-Nov. Disponível em: <https://www.dn.pt/sociedade/interior/policia-maritima-realiza-vigilia-em-belem-na-quinta-feira-5489573.html> (lido em 15-Jun-2019)
- DN-Diário de Notícias (2016b) “Azeredo Lopes tranquilo com substituição do chefe da Marinha”, *Diário de Notícias*, 18-Dez. Disponível em: <http://www.dn.pt/portugal/interior/azeredo-lopes-tranquilo-com-substituicao-do-chefe-da-marinha-5558959.html> (lido em 30-Abr-2018)
- DN-Diário de Notícias (2017) “«Não sei se alguém entrou em Tancos. No limite, pode não ter havido furto»”, *Diário de Notícias*, 10-Set. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/azeredo-lopes-nao-sei-se-alguem-entrou-em-tancos-no-limite-pode-nao-ter-havido-furto-8759607.html> (lido em 30-Abr-2018)
- DN-Diário de Notícias (2019) “Almirante entregou acordo com a Segurança Interna ao Governo”, *Diário de Notícias*, 18-Jul 08:42. Disponível em: <https://www.dn.pt/poder/interior/almirante-entregou-acordo-com-a-seguranca-interna-ao-governo-11124368.html> (lido em 22-Jul-2019)
- DOD-USA (2011) *Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms*, Washington, DC: Joint Chiefs of Staff, Joint Publication 1-02, 31-Jan; edição de 08-Nov-2010. Disponível em: <https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/dictionary.pdf> (lido em 27-Ago-2019)
- DoD-Australia (2016) *2016 Defence White Paper*, Canberra: Australian Government. Disponível em: <http://www.defence.gov.au/whitepaper/Docs/2016-Defence-White-Paper.pdf> (lido em 27-Ago-2019)
- Domingues, Bento Manuel (2014) *A segurança no mar e a União Europeia. Implicações para Portugal*, Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares, Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2013/14. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/10080/1/RelatorioTII-Final.pdf> (lido em 23-Ago-2018)
- Downs, Anthony (1957) “An Economic Theory of Political Action in a Democracy”, *The Journal of Political Economy*, vol. 65, nº2, Apr, pp.135-150.
- Downs, Anthony (1967) *Inside Bureaucracy*, Boston: Little, Brown and Company, 3rd printing.
- 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/sgp/crs/natsec/R42659.pdf> (lido em 17-Nov-2018)
- DTTaS-Department of Transport, Tourism and Sport (2013) *2013 National Ports Policy*, Dublin:

- Department of Transport, Tourism and Sport. Disponível em: <https://www.gov.ie/en/publication/4aa3cc-national-ports-policy/> (lido em 26-Ago-2019)
- DTTaS-Department of Transport, Tourism and Sport (2015) *Maritime Safety Strategy. Make time for maritime safety*, Dublin: Department of Transport, Tourism and Sport. Disponível em: <https://www.gov.ie/en/publication/d00485-maritime-safety-strategy/> (lido em 26-Ago-2019)
- Duarte, António Rebelo (2007) “Uma Marinha Equilibrada e de Duplo Uso”, *Segurança e Defesa*, n°3, Mai-Jun, pp.74-77.
- Duarte, António Rebelo (2018) *Políticas e Estratégias Marítimas da Europa e de Portugal*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval n°48, Abr-Jun. Disponível em: https://www.marinha.pt/pt/a-marinha/estudos-e-reflexoes/cadernos-navais/Documents/CAD_NAVAL48.pdf (lido em 23-Ago-2018)
- Duarte, António Rebelo; Duarte Lynce de Faria (1997) “O Sistema da Autoridade Marítima. Subsídios para o seu enquadramento conceptual e orgânico”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, pp.245-257.
- Duarte, Carlos, editor (2006) *Las Ciencias y Tecnologías Marinas en España*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Informes CSIC.
- Duarte, Feliciano Barreiras (2014) “Mar português – Da marinha ou dos portugueses?”, *i*, 22-Dez-2014. Disponível em: <http://www.ionline.pt/iopiniao/mar-portugues-da-marinha-ou-dos-portugueses/pag/-1> (lido em 20-Mar-2015)
- Dubois, Christophe (2006) *Au couer de l'action. Police Municipale*, Boulogne-Billancourt: Éditions Techniques pour l'Automobile et l'Industrie.
- Dubois, Christophe (2007) *Au couer de l'action. Douanes*, Boulogne-Billancourt: Éditions Techniques pour l'Automobile et l'Industrie.
- Dujardin, Bernard (2008) “Le contrôle de la frontière maritime”, *Revue Maritime*, n°483, Nov, pp.94-105. Disponível em: http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2008/483_8contrle%20de%20la%20frontiee%20maritime.pdf (lido em 23-Dez-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, n°2, pp.341-392. Disponível em: https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5204&context=faculty_scholarship (lido em 04-Nov-2018)
- Dunleavy, Patrick (1991) *Democracy, Bureaucracy & Public Choice. Economic Explanations in Political Science*, Harvester Wheatsheaf.
- Duvergier, Jean-Baptiste (1831) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 30^{ème}-1830*, Paris: Directeur de l'Administration. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5492834m/f12.image> (lido em 21-Nov-2018)
- Duvergier, Jean-Baptiste (1826) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 12^{ème}*, Paris: Chez A. Guyot et Scribe, Librairies-Éditeurs. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65157227/f9.image> (lido em 26-Nov-2018)
- Duvergier, Jean-Baptiste (1836) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 16^{ème}*, Paris: Chez A. Guyot et Scribe, Librairies-Éditeurs. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6515847d> (lido em 15-Dez-2018)
- Duvergier, Jean-Baptiste (1837) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et*

- avis du Conseil d'Etat. Tome 20^{ème}-1815, Paris: Chez A. Guyot et Scribe, Librairies-Éditeurs. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65122000.r=ordonnance%2029%20novembre%201815?rk=42918;4> (lido em 26-Nov-2018)
- Duvergier, Jean-Baptiste (1838a) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 26^{ème}-1826*, Paris: Directeur de l'Administration. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65169420.r=ordonnance%2027%20decembre%201826?rk=21459;2> (lido em 26-Nov-2018)
- Duvergier, Jean-Baptiste (1838b) *Collection complète des lois, décrets d'Interêt General. Tome 38^{ème}-1838*, Paris: Librairie du Recueil Sirey. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5492737h> (lido em 26-Nov-2018)
- Duvergier, Jean-Baptiste (1842) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 32^{ème}-1832*, Paris: Directeur de l'Administration. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5492351d.r=duvergier%20ports%20arsenaux%201832?rk=21459;2> (lido em 21-Nov-2018)
- Duvergier, Jean-Baptiste (1844) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 44^{ème}-1844*, Paris: Directeur de l'Administration. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5494472j.r=ordonnance%20royale%20juin%201844?rk=21459;2> (lido em 06-Dez-2018)
- Duvergier, Jean-Baptiste (1848) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 48^{ème}-1848*, Paris: Directeur de l'Administration. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54924258/f6.image> (lido em 28-Nov-2018)
- Duvergier, Jean-Baptiste (1852) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 52^{ème}-1852*, Paris: Directeur de l'Administration. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54907352.r=collection%20complete%20duvergier%201852?rk=21459;2> (lido em 15-Dez-2018)
- Duvergier, Jean-Baptiste (1853) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 53^{ème}-1853*, Paris: Directeur de l'Administration. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54938627> (lido em 28-Nov-2018)
- Easton, Marleen; René Moelker (2010) "Police and Military: Two Worlds Apart?", in Easton et al, editors, *Blurring Military and Police Roles*, The Hague: Eleven International Publishing, pp.11-31.
- Easton; Marleen; Monica den Boer; Jelle Janssens; René Moelker; Tom Vander Beken, editors (2010) *Blurring Military and Police Roles*, The Hague: Eleven International Publishing.
- Ebel, Édouard (2016) "Les gendarmes acteurs du maintien de l'ordre, des colonnes mobiles de la Révolution aux expérimentations du centre de Saint-Astier", in Luc, direction, *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions, pp.261-282.
- ECO (2016) "Marinha navega em meios envelhecidos e sem verbas para manutenções programadas", *ECO-Economia Online*, 07-Dez, Disponível em: <https://eco.pt/2016/12/07/marinha-navega-em-meios-envelhecidos-e-sem-verbas-para-manutencoes-programadas/> (lido em 05-Jan-2017)
- Edelman, Murray (1988) *Constructing the Political Spectacle*, The University of Chicago Press.
- Ehlers, Peter; Elisabeth Mann-Borgese; Rudiger Wolfrum, editors (2002) *Marine Issues. From a Scientific, Political and Legal Perspective*, The Hague: Kluwer Law International.
- Ehlers, Peter; Rainer Lagoni, editors (2008) *Maritime Policy of the European Union and Law of the*

- Sea, Hamburg: Lit Verlag.
- El Mundo* (2004) “Luis Roldán. El primer civil al frente de la Benemérita”, *El Mundo.es*, 18-Out. Disponível em: <https://www.elmundo.es/elmundo/2004/10/18/espana/1098118146.html> (lido em 12-Mar-2019)
- Ellison, Brian; Adam Newmark (2010) “Building the Reservoir to Nowhere: The Role of Agencies in Advocacy Coalitions”, *The Policy Studies Journal*, vol.38, nº4, pp.653-678.
- El Pais* (1986) “Cinco ministerios proponen un servicio de guardacostas en lugar de la proyectada Guardia Civil del Mar”, *El Pais.com*, 31-Jan. Disponível em: https://elpais.com/diario/1986/01/31/espana/507510024_850215.html (lido em 11-Abr-2019)
- El Pais* (1986) “Las competencias de Defensa en la marina mercante pasarán a la Administración civil”, *El Pais.com*, 23-Jun. Disponível em: https://elpais.com/diario/1986/06/23/economia/519861609_850215.html (lido em 30-Mar-2019)
- Elsner, Wolfgang (2003) “Reinforcing Quality Service in Sea Ports: A Key for European Transport. The European Commission’s So-Called Ports Package”, in Hooydonk, editor, *European Seaports Law. The Regime of Ports and Port Services under European Law and the Ports Package*, Antwerpen: Maklu, pp.9-16.
- EMSA (2007) *An overview of the 29 European maritime administrations*, Lisboa: EMSA. Disponível em: <http://www.emsa.europa.eu/overview-maritime-administrations.html> (lido em 26-Dez-2018)
- EMSA (2017) *Frontex, EMSA and EFCA strengthen cooperation on coast guard functions*, Lisboa: EMSA, 23-Mar. Disponível em: <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/2985-frontex-emsa-and-efca-strengthen-cooperation-on-coast-guard-functions.html> (lido em 28-Ago-2019)
- EMSA (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 07-Mai-2019)
- EMSA (2019) *Heads of EMSA and Frontex meet to discuss cooperation on European coast guard functions*, Lisboa: EMSA. Disponível em: <http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3499-heads-of-emsa-and-frontex-meet-to-discuss-cooperation-on-european-coast-guard-functions.html> (lido em 15-Jun-2019)
- Emsley, Clive (1996) *The English Police. A Political and Social History*, Routledge, 2nd edition.
- Emsley, Clive (1999) *Gendarmes and the state in nineteenth-century Europe*, Oxford University Press.
- Engdahl, David (1974) “The New Civil Disturbance Regulations: The Threat of Military Intervention”, *Indiana Law Journal*, vol.49, issue 4, Verão, pp.581-617. Disponível em: <https://www.repository.law.indiana.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.pt/&httpsredir=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.
- ERC-Entidade Reguladora para a Comunicação Social (2017a) *Deliberação ERC/2017/10*

- (CONTJOR-I). *Queixas de António Carlos Vieira Rocha Carrilho e Álvaro José Cunha Lopes contra o jornal Correio da Manhã*, Lisboa: ERC, 11-Jan. Disponível em: <http://www.erc.pt/download/YToyOntzOjg6ImZpY2hlaXJvIjtzOjM5OiJtZWRpYS9kZW5pc29lcY9vYmplY3RvX29mZmxpbmUvNjQ3Mi5wZGYiO3M6NjoidGl0dWxvIjtzOjMxOiJkZWxpYmVyYWNhby1lcmMyMDE3MTAtY29udGpvcilpIj9/deliberacao-erc201710-contjor-i> (lido em 02-Out-2019)
- ERC-Entidade Reguladora para a Comunicação Social (2017b) *Deliberação ERC/2017/14 (CONTJOR-I). Queixas de António Carlos Vieira Rocha Carrilho e Álvaro José Cunha Lopes contra o jornal Correio da Manhã*, Lisboa: ERC, 18-Jan. Disponível em: <http://www.erc.pt/download/YToyOntzOjg6ImZpY2hlaXJvIjtzOjM5OiJtZWRpYS9kZW5pc29lcY9vYmplY3RvX29mZmxpbmUvNjQ3Ny5wZGYiO3M6NjoidGl0dWxvIjtzOjMxOiJkZWxpYmVyYWNhby1lcmMyMDE3MTQtY29udGpvcilpIj9/deliberacao-erc201714-contjor-i> (lido em 12-Ago-2019)
- Espanya. Armada (1748) *Ordenanzas de su magestad para el gobierno militar politico, y económico de su armada naval*, 2 volumes, Madrid: Imprenta de Juan de Zuñiga.
- Espanya. Armada (1793) *Ordenanzas Generales de la Armada Naval: parte primera sobre la gobernacion militar y marinera de la armada en general, y uso de sus fuerzas en la mar*, 2 tomos, Madrid: Imprenta de la viuda de Don Joachin Ibarra. Disponível em: www.cervantesvirtual.com/obra/ordenanzas-generales-de-la-armada-naval-parte-primerasobre-la-gobernacion-militar-y-marinera-de-la-armada-en-general-y-uso-de-sus-fuerzas-en-la-mar-tomo-i (lido em 19-Mar-2019)
- Espanya. Armada (1802a) *Ordenanza de S. M. para el Régimen y Gobierno Militar de las Matriculas de Mar*, Madrid: Imprenta Real, 12-Ago.
- Espanya. Armada (1802b) *Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, Madrid: Imprenta Real, 18-Set.
- Esparteiro, António Marques (1974) *Três Séculos no Mar-IX Parte*, Lisboa: Ministério da Marinha.
- Esteves, Álvaro Proença (1985) *Missões Históricas e Actuais da Guarda Fiscal*, Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Evangelista, Guglielmo (2008) *Storia delle Capitanerie di Porto*, Genova: Liberodiscrivere edizioni.
- Evans, Peter; Dietrich Rueschemeyer; Theda Skocpol, editors (1989) *Bringing the State Back In*, Cambridge University Press.
- Everts, Philip (2002) *Democracy and Military Force*, Palgrave.
- Faberon, Jean-Yves (1993) *Les Polices des Activités Maritimes*, Paris: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- Faria, Duarte Lynce de (2012) “A Segurança e a Protecção Marítima nos Transportes Marítimos e nos Portos—Novos Desafios em 2012”, in Gouveia, editor, *Estudos de Direito e Segurança*, Coimbra: Almedina, Vol.II, pp.105-126.
- Faria, Filipa (2010) *Apreensão de pescado à embarcação “Neco”—ressarcimento de danos*, Sines: Filipa Faria, Ofício de 15-Jul.
- Faria, Telmo (2000) *Debaixo de fogo! Salazar e as Forças Armadas (1935-41)*, Lisboa: Instituto de Defesa Nacional, Edições Cosmos.
- Faure, Jean (2008) *Rapport d’information fait au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées, par le groupe de travail chargé d’une réflexion sur l’avenir de*

- l'organisation et des missions de la gendarmerie*, Paris: Sénat, nº271, 10-Abr. Disponível em: <http://www.senat.fr/rap/r07-271/r07-2711.pdf> (lido em 03-Dez-2018)
- Feaver, Peter (2003) *Armed Servants. Agency, Oversight, and Civil-Military Relations*, Harvard University Press.
- Feit, Edward (1973) *The Armed Bureaucrats. Military-Administrative Regimes and Political Development*, Houghton Mifflin Company.
- 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)
- Felício, José Augusto (2018) “Modelos de Governação Portuária, Observados na Perspetiva do Estado Parte I”, *Revista de Marinha*, nº1006, Nov-Dez, pp.22-25.
- Felício, José Augusto (2019a) “Modelos de Governação Portuária, Observados na Perspetiva do Estado Parte II”, *Revista de Marinha*, nº1007, Jan-Fev, pp.46-48.
- Felício, José Augusto (2019b) “Modelos de Governação Portuária, Observados na Perspetiva do Estado Parte III”, *Revista de Marinha*, nº1008, Jan-Fev, pp.52-54.
- Fernandes, Débora Melo (2015) “O princípio da transparência administrativa: mito ou realidade?”, *Revista da Ordem dos Advogados*, Ano 75, Jan-Jul, pp.425-457. Disponível em: <https://portal.oa.pt/upl/%7Bc1851f98-4d7f-466d-a433-bcf709436a1e%7D.pdf> (lido em 08-Ago-2019)
- Fernandes, Francisco Liberal (1990) *As Forças Armadas e a PSP perante a Liberdade Sindical*, Coimbra Editora.
- Fernandes, Rui (2007) “Mudanças em curso pouco transparentes. Guarda Costeira e soberania nacional”, *Avante*, 08-Mar. Disponível em: <http://www.avante.pt/pt/1736/temas/18590/> (lido em 20-Mar-2015)
- Fernandes, Rui (2013) “Paradoxos na segurança interna”, *Avante*, 11-Abr. Disponível em: <http://www.avante.pt/pt/2054/argumentos/124632/> (lido em 20-Mar-2015)
- Fernandes, Ernesto; Aníbal Rego (1941) *História do Direito Português-Súmula das Lições do Professor Doutor Marcello Caetano*, Faculdade de Direito-Universidade de Lisboa.
- Fernández, Andrés Díez (2016) “El Colegio de Oficiales de Getafe de la Guardia Civil”, blogue *Misceláneas Getafenses Años 1920/1931*, 28-Abr. Disponível em: <https://hablemosdegetafe.files.wordpress.com/2016/05/colegio-de-oficiales-de-la-guardia-civil.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Fernández-Turégano, Carlos Pérez (2004) “El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748): conflictos competenciales con la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina”, *Anuario de Historia del Derecho Español*, pp.409-473. Disponível em: https://www.boe.es/publicaciones/anuarios_derecho/abrir_pdf.php?id=ANU-H-2004-10040900476 ANUARIO DE HISTORIA DEL DERECHO ESPA%DIOL El Almirantazgo del Infante don Felipe (1737-1748): conflictos competenciales con la Secretar%EDa de Estado y del Despacho de Marina (lido em 21-Mar-2019)
- Ferrari, Claudio; Merk, Olaf (2015) *The governance and regulation of ports: The case of Italy*, Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), International Transport

- Forum Discussion Paper, n°2015-01, Jan. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10419/109168> (lido em 07-Fev-2019)
- Ferreira, João Brandão (2005) “A Importância de Comemorar Mouzinho (no 150.º aniversário do seu nascimento)”, *Jornal de Defesa e Relações Internacionais online*, 24-Nov. Disponível em: http://database.jornaldefesa.pt/historia_militar/A%20importancia%20de%20comemorar%20Mouzi%20no%20no%20150%20aniversario%20do%20seu%20nascimento.pdf (lido em 07-Set-2019)
- Ferreira, João Brandão (2016) “Mouzinho de Albuquerque – A voz dos documentos e o exemplo da acção”, *Sábado*, 17-Mar. Disponível em: <https://www.sabado.pt/opiniao/convidados/joao-brandao-ferreira/detalhe/mouzinho-de-albuquerque--a-voz-dos-documentos-e-o-exemplo-da-acao> (lido em 07-Set-2019)
- Ferreira, José Medeiros (1989) “Um corpo perante o Estado: militares e instituições políticas”, in Coelho, coordenador *Portugal. O Sistema Político e Constitucional 1974-1987*, Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, pp.427-451.
- Ferreira, José Medeiros (1992) *O Comportamento Político dos Militares. Forças Armadas e Regimes Políticos em Portugal no Séc.XX*, Lisboa: Editorial Estampa.
- Ferreira, José Medeiros (2001) *História de Portugal-Portugal em Transe VIII Volume*, Lisboa: Editorial Estampa.
- Figurelli, Francesco (1895) *I Carabinieri Reali dal 1814 al 1895*, Pisa: Caratteri del Cav.F.Mariotti.
- Filipe, António (2014) *Audição do Ministro da Defesa Nacional, no âmbito da apreciação na especialidade da Proposta de Lei n° 254/XII/4.ª*, Lisboa: Assembleia da República, 10-Nov. Disponível em: <https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalheAudicao.aspx?BID=98767> (lido em 07-Abr-2018)
- Finer, Samuel (1962) *The Man on Horseback. The Role of the Military in Politics*, London: Pall Mall Press.
- Fish, William J. et al (2017) “The Limits of the Military Instrument”, in Greener, editor, *Army Fundamentals. From Making Soldiers to the Limits of the Military Instrument*, Massey University Press, pp.219-244.
- Fiskeridirektoratet (2014) *Danish Directorate of Fisheries*, Copenhagen: Ministry of Environment and Food.
- Fonseca, Alexandre da (1979) “A Fiscalização da Z.E.E. Missão da Armada ou de uma Guarda-Costeira?”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CIX, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, pp.323-332.
- Fonseca, Henrique Alexandre (1975) “As Capitanias”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CV, Tomos 10 a 12, Out-Dez, pp.505-518.
- Fonseca, Henrique Alexandre (1977a) “Os Primeiros Capitães de Portos”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CVII, Tomos 1 a 3, Jan-Mar, pp.141-147.
- Fonseca, Henrique Alexandre (1977b) “O Algarve e as Capitanias”, *Correio do Sul*, 14-Jan.
- Fonseca, Henrique Alexandre (1978) “As Esquadrilhas de Fiscalização da Costa”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CVIII, Tomos 7 a 9, Jul-Set, pp.495-521.
- Fonseca, Henrique Alexandre (1989a) “A Intendência de Marinha de Faro. Subsídios para a sua história”, *Anais do Município de Faro*, n°XIX, pp.1-23.
- Fonseca, Henrique Alexandre (1989b) *O Arsenal da Ribeira do Ouro*, Lisboa: Academia de Marinha.
- Fonseca, Henrique Alexandre (1990) *Os Estaleiros da Ribeira das Naus*, Lisboa: Academia de

Marinha.

- Fonseca, Henrique Alexandre (1993) *A Intendência de Marinha do Porto. Subsídios para a sua história*, Lisboa: Comissão Cultural da Marinha.
- Fonseca, Rui Guerra; Miguel Assis Raimundo, editores (2014) *Direito Administrativo do Mar*, Coimbra: Almedina.
- Forcier, Jean-Yves (2011) *The Canadian Navy and the Canadian Coast Guard: Cooperating Sea Services Or Co-existing Federal Fleets*, Ottawa: Canadian Defence & Foreign Affairs Institute e Canadian International Council, Jun. Disponível em: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.439.1796&rep=rep1&type=pdf> (lido em 10-Set-2019)
- Franco, Francisco Soares (1822) *Extracto dos Principios Fundamentais do Sistema Administrativo de França por Mr. Bonnin, e sua Comparação com os de Portugal*, Lisboa: Typographia Rollandiana.
- Franzosi, Roberto (1998) “Narrative Analysis – Or Why (and How) Sociologists Should Be Interested in Narrative”, *Annual Review of Sociology*, nº24, pp.517-554.
- Franzosi, Roberto (2010) *Quantitative Narrative Analysis*, SAGE Publications Inc.
- Freire, João (2003) *Homens em Fundo Azul Marinho. Ensaio de Observação Sociológica sobre Uma Corporação nos Meados do Século XX: a Armada Portuguesa*, Oeiras: Celta Editora.
- Freire, João (2009) “Instituições Militares, Poder Político e Sociedade”, *Nação e Defesa*, nº123-4ªsérie, Verão, pp.135-174.
- Freire, João (2010) *A Marinha e o Poder Político em Portugal no Século XX*, Lisboa: Edições Colibri.
- Freire, João (2011) *Elementos de Cultura Militar*, Lisboa: Edições Colibri.
- Freire, João (2016a) *Jornal da Marinha. Chefias, Mudanças, Permanências e Desempenhos nos Últimos 180 Anos*, Lisboa: Edições Colibri.
- Freire, João (2017a) *Comunicação pessoal*, Email 07-Fev-2017, anexo c.3.10.
- Freire, João (2017b) *Comunicação pessoal*, Email 07-Set-2017, anexo c.3.10.
- Freire, João (2017c) *Comunicação pessoal*, Email 04-Nov-2017, anexo c.3.10.
- Freire, Manuel Carlos (2007a) “Marinha e Guarda disputam posições”, *Diário de Notícias*, 15-Mar. Disponível em: http://www.dn.pt/Inicio/interior.aspx?content_id=654290&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Freire, Manuel Carlos (2007b) “Marinha contra ‘derivadas integracionistas’”, *Diário de Notícias*, 27-Out. Disponível em: <https://www.dn.pt/arquivo/2007/interior/marinha-contraderivas-integracionistas-987739.html> (lido em 13-Fev-2018).
- Freire, Manuel Carlos (2009) “Atitude da GNR na fiscalização do mar irrita Armada”, *Diário de Notícias*, 06-Jun. Disponível em: http://www.dn.pt/Inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1255503&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Freire, Manuel Carlos (2010a), “Fecho do hospital da Armada deixa em risco mandato de Melo Gomes”, *Diário de Notícias*, 09-Jun. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/fecho-do-hospital-da-armada-deixa-em-risco-mandato-de-melo-gomes--1588669.html> (lido em 27-Jun-2019)
- Freire, Manuel Carlos (2010b), “Santos Silva no meio de fogo cruzado na reforma da saúde”, *Diário de Notícias*, 30-Jul, p.10. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/santos-silva-no-meio-de-fogo-cruzado-na-reformada-saude--1630198.html> (lido em 27-Jun-2019)
- Freire, Manuel Carlos (2010c), “Saúde militar gera braço-de-ferro entre dois generais”, *Diário de*

- Notícias*, 28-Ago. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/saude-militargera-braco-de-ferro-entre-dois-generais-1650089.html> (lido em 27-Jun-2019)
- Freire, Manuel Carlos (2010d) “Deputados têm dúvidas sobre 'marinha' da GNR”, *Diário de Notícias*, 28-Out, p.21. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1696724 (lido em 20-Mar-2015)
- Freire, Manuel Carlos (2010e), “Armada ‘deve fazer o luto’ pela perda do seu hospital”, *Diário de Notícias*, 13-Dez. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/armadadeve-fazer-o-luto-pela-perda-do-seu-hospital-1733636.html> (lido em 27-Jun-2019)
- Freire, Manuel Carlos (2011a) “Marinha faz proposta que esquece a Constituição”, *Diário de Notícias*, 14-Out, p.16. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/marinha-faz-proposta-que-esquece-a-constituicao-2056113.html> (lido em 20-Jun-2013)
- Freire, Manuel Carlos (2011b) “Braço-de-ferro sobre os assuntos do mar entre civis, GNR e Marinha”, *Diário de Notícias*, 26-Out, p.10.
- Freire, Manuel Carlos (2011c) “Defesa contraria Constituição e diz que chefe das FA tutela Polícia”, *Diário de Notícias*, 02-Nov, p.10.
- Freire, Manuel Carlos (2011d) “Aguiar-Branco rejeita pareceres e assume tutela da Polícia Marítima”, *Diário de Notícias*, 15-Nov, p.13.
- Freire, Manuel Carlos (2012a) “Capitães dos portos são nomeados ilegalmente”, *Diário de Notícias*, 31-Jul, p.10.
- Freire, Manuel Carlos (2012b) “Aguiar-Branco força Marinha a corrigir comunicado”, *Diário de Notícias*, 30-Ago, p.10.
- Freire, Manuel Carlos (2012c) “Marinha deixa de poder exercer poderes de tutela civil”, *Diário de Notícias*, 21-Set, p.11.
- Freire, Manuel Carlos (2012d) “Armadores exigem mais sensibilidade a autoridades”, *Diário de Notícias*, 14-Nov, p.14.
- Freire, Manuel Carlos (2012e) “Armadores têm muitas queixas da Marinha”, *Diário de Notícias*, 15-Nov, p.17.
- Freire, Manuel Carlos (2012f) “Marinha dá lugar à Autoridade Marítima quando há acidentes”, *Diário de Notícias*, 19-Nov, p.12.
- Freire, Manuel Carlos (2012g) “Portugal ‘não necessita de uma guarda costeira’”, *Diário de Notícias*, 27-Nov, p.11.
- Freire, Manuel Carlos (2013) “Plataforma continental é um "interesse permanente" do Estado”, *Diário de Notícias*, 20-Fev, p.10. Versão reduzida disponível em: <https://www.dn.pt/politica/interior/plataforma-continental-deve-ser-interesse-permanente-3061105.html> (lido em 18-Abr-2018)
- Freire, Manuel Carlos (2014) “Almirante só conta ao Parlamento meia verdade sobre lei de Espanha”, *Diário de Notícias*, 13-Ago, p.12.
- Freire, Manuel Carlos (2015a) “Ministro exonera diretor-geral e comandante da Polícia Marítima”, *Diário de Notícias*, 29-Jan-2015, p.14.
- Freire, Manuel Carlos (2015b) “PGR vai ouvir queixas da Polícia Marítima”, *Diário de Notícias*, 16-Fev. Disponível em: http://www.dn.pt/politica/interior.aspx?content_id=4402964 (lido em 20-Mar-2015)
- Freire, Manuel Carlos (2015c) “Governo deixa proposta de lei da Marinha na gaveta”, *Diário de*

- Notícias*, 04-Ago. Disponível em: <https://www.dn.pt/politica/interior/governo-deixa-proposta-de-lei-da-marinha-na-gaveta-4713751.html?id=4713751> (lido em 27-Dez-2017)
- Freire, Manuel Carlos (2016a) “PCP quer Marinha fora da Autoridade Marítima”, *Diário de Notícias*, 20-Mai, p.15.
- Freire, Manuel Carlos (2016b) “Polícia Marítima e GNR salvaram mais de 4000 migrantes nos últimos meses”, *Diário de Notícias*, 30-Ago. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/policia-maritima-e-gnr-salvaram-mais-de-4000-ilegais-nos-ultimos-meses-5363604.html> (lido em 04-Set-2018)
- Freire, Manuel Carlos (2016c) “Autoridade Marítima usa sistema ilegal de vigilância desde abril”, *Diário de Notícias*, 14-Nov. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/autoridade-maritima-usa-sistema-ilegal-de-vigilancia-desde-abril-5496051.html> (lido em 12-Jul-2019)
- Freire, Manuel Carlos (2017a) “Embarcação ligada à droga recuperada para fiscalizar mar da Madeira”, *Diário de Notícias*, 15-Fev. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/embarcacao-ligada-a-droga-recuperada-para-fiscalizar-mar-da-madeira-5667935.html> (lido em 03-Set-2018)
- Freire, Manuel Carlos (2017b) “Marinha apoia SEF em missão numa ‘nova rota migratória’”, *Diário de Notícias*, 13-Jul. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/marinha-apoia-sef-em-missao-numa-nova-rota-migratoria-8632303.html> (lido em 03-Set-2018)
- Freire, Manuel Carlos (2017c) “Presidente devia ter mais poderes na área da Defesa e Forças Armadas”, *Diário de Notícias*, 22-Jul. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/miranda-calha-presidente-devia-ter-mais-poderes-na-area-da-defesa-e-forcas-armadas-8655365.html> (lido em 05-Abr-2018)
- Freire, Manuel Carlos (2017d) “Azeredo Lopes volta a descer no barómetro da opinião pública militar”, *Diário de Notícias*, 17-Set. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/azeredo-lobes-volta-a-descer-no-barometro-da-opiniao-publica-militar-8763117.html> (lido em 05-Jun-2019)
- Freire, Manuel Carlos (2017e) “Relatório de Pedrógão: militares procuraram protagonismo e propaganda”, *Diário de Notícias*, 14-Out. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/relatorio-de-pedrogao-militares-procuraram-protagonismo-e-propaganda-8841746.html> (lido em 17-Abr-2018)
- Freire, Manuel Carlos (2018a) “Militares dão tiro no pé ao invocar efetivos da GNR e PSP”, *Diário de Notícias*, 12-Fev. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/militares-dao-tiro-no-pe-ao-invocar-efetivos-da-gnr-e-psp-9112839.html> (lido em 07-Abr-2018)
- Freire, Manuel Carlos (2018b) “Jorge Miranda contra revisão constitucional sobre missões das Forças Armadas”, *Diário de Notícias*, 04-Jul 18:01. Disponível em: <https://www.dn.pt/poder/interior/jorge-miranda-contrarevisao-constitucional-sobre-missoes-das-forcas-armadas-9548591.html> (lido em 30-Set-2019)
- Freire, Manuel Carlos (2018c) “Inédito. Justiça civil vai julgar ex-chefe militar da Marinha e um vice-almirante no ativo”, *Diário de Notícias*, 17-Nov. Disponível em: <https://www.dn.pt/edicao-do-dia/17-nov-2018/interior/inedito-justica-civil-vai-julgar-ex-chefe-militar-da-marinha-e-um-vice-almirante-no-ativo-10188723.html> (lido em 19-Jun-2019)
- Freire, Manuel Carlos (2019a) “Almirante diz que Marinha combate por Portugal “se requerido””, *Diário de Notícias*, 20-Mai. Disponível em: <https://www.dn.pt/poder/interior/almirante-diz-que-afinal-marinha-so-combate-por-portugal-se-requerido-10919884.html> (lido em 08-Jul-2019)

- Freire, Manuel Carlos (2019b) “Sistema Costa Segura reduz "praticamente a zero" infrações nas Selvagens”, *Diário de Notícias*, 10-Jul. Disponível em: <https://www.dn.pt/poder/interior/sistema-costa-segura-reduz-praticamente-a-zero-infracoes-nas-selvagens--11099241.html> (lido em 12-Jul-2019)
- Freire, Manuel Carlos (2019c) “Segurança Interna. Uma década à espera do acordo entre militares e polícias”, *Diário de Notícias*, 02-Ago 00:07. Disponível em: <https://www.dn.pt/edicao-do-dia/02-ago-2019/interior/seguranca-interna-uma-decada-a-espera-do-acordo-entre-militares-e-policias-11164572.html> (lido em 04-Ago-2019)
- Gabriel, Yiannis (2015) “Narratives and Stories in Organizational Life”, in De Fina, Georgakopoulou, eds, *The Handbook of Narrative Analysis*, John Wiley & Sons, Inc, pp.275-292.
- Gaceta de Madrid* (1847) “Faros”, *Gaceta de Madrid*, 19-Set, pp.2-3. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1847/4753/A00002-00003.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Gaceta de Madrid* (1868) “Estado general del alumbrado marítimo de las costas y puertos de España, islas adyacentes y posesiones de Africa en 1º de Junio de 1868”, *Gaceta de Madrid*, Set-Out. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/270/A00004-00005.pdf>, em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/272/A00006-00007.pdf>, em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/282/A00004-00005.pdf>, em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/286/A00006-00007.pdf>, em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/290/A00008-00009.pdf>, em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/292/A00008-00009.pdf> e <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/297/A00008-00009.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Gamito, Jorge (1967) “As Capitánias... Essas Desconhecidas...”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.XCVII, Tomos 7 a 9, Jul-Set, pp.624-631.
- García, Miguel Ángel Franco (2013) *El Ministerio de Defensa y sus Competencias sobre Asuntos Marítimos*, Universidade da Coruña, Faculdade de Direito, Tese de Doutoramento em Direito. Disponível em: https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/11501/FrancoGarcia_MiguelAngel_TD_2013.pdf?sequence=4&isAllowed=y (lido em 09-Abr-2019)
- García, Miguel Ángel Franco (2013) *Las relaciones jurídicas cívico-militares en el ámbito marítimo nacional*, Madrid: Ministerio de Defensa, Tesis Doctoral en Derecho. Disponível em: https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/r/e/relaciones-jur_dicas.pdf (lido em 09-Abr-2019)
- Garde Côtère* (2010) *La Garde côtière veille sur la mer*, Oostende: Garde Côtère de Belgique. Disponível em: https://kustwacht.be/sites/default/files/legacy_files/de_kustwacht_fr_lr.pdf (lido em 12-Ago-2019)
- Garrido, Álvaro (2009) *Henrique Tenreiro – Uma Biografia Política*, Círculo de Leitores.
- Gauss mbH (2004) *The Wadden Sea: Maritime Safety and Pollution Prevention of Shipping*, Final Report, Bremen; Jun.
- Gazeta de Lisboa (1829) “Porto. 10 de Julho. Edital”, *Gazeta de Lisboa*, 20-Jul-1829, pp.698-699.
- Gee, James Paul (2011) *An introduction to discourse analysis: theory and method*, Routledge, 3rd edition.
- Germond, Basil (2015) *The Maritime Dimension of European Security. Seapower and the European Union*, Palgrave Macmillan.

- Gerkrath, Jörg (2003) “Military Law in France”, in Nolte, editor, *European Military Law Systems*, Berlin: De Gruyter Recht, pp.275-336.
- Gille, Alain; Jean-Claude Dubois; Jean-Yves Hamon; Bruno Baraduc (2001) *Rapport sur l'organisation d'une direction générale de l'administration de la mer et du développement maritime*, Paris: direction du Transport maritime des Ports et du Littoral, 30-Out. Disponível em: <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/014000763.pdf> (lido em 12-Dez-2018)
- Gigerenzer, Gerd; Reinhard Selten, editors (2001) *Bounded Rationality. The Adaptive Toolbox*, The MIT Press.
- GNR (2016) *A Segurança Interna e a Gestão de Fronteiras*. SIVICC, GNR-Unidade de Controlo Costeiro, 23-Mai. Disponível em: https://www.sg.mai.gov.pt/FundosComunitarios/QFP20142020/Documents/seguranca%20Interna%20e%20Gestao%20de%20Fronteiras_SIVICC.pdf (lido em 12-Jul-2019)
- Goldfinch, Shaun (2009) “Introduction”, in Goldfinch; Wallis, editors, *International Handbook of Public Management Reform*, Edward Elgar, pp.1-17.
- Goldfinch, Shaun; Joe Wallis, editors (2009) *International Handbook of Public Management Reform*, Edward Elgar.
- Gomes, Fernando Melo (2009) “Entrevista do Almirante Melo Gomes–Chefe do Estado-Maior da Armada”, *Segurança e Defesa*, nº10, Jun-Ago, pp.10-18.
- Gomes, Fernando Melo (2014a) “Autoridade do Estado no Mar”, *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 28-Fev. Disponível em: http://database.jornaldefesa.pt/politicas_de_defesa/portugal/JDRI%20%20091%20280214%20autoridade%20no%20mar.pdf (lido em 08-Jul-2019)
- Gomes, Fernando Melo (2014b) *Audição Parlamentar Nº 81-CDN-XII, Ex-Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Melo Gomes*, Lisboa: Assembleia da República, 23-Jul. Disponível em: mms://media.parlamento.pt/www/XIILEG/3SL/COM/03-CDN/CDN_20140723_3.mp3 (ouvido em 20-Mar-2015)
- Gomes, Luísa Costa; Gabriel Lobo Fialho (1992) *Salva-Vidas. 100 Anos do Instituto de Socorros a Náufragos*, Lisboa: Quetzal Editores.
- Gomes, Manuel Januário da Costa (2008) *Direito Marítimo. Volume IV Acontecimentos de Mar*, Coimbra: Almedina.
- Gomez, Hipólito de la Torre, editor (1996) *Fuerzas Armadas y Poder Político en el Siglo XX de Portugal y España*, Mérida: Universidad Nacional de Educación a Distancia, Centro Regional de Extremadura.
- Gomez, José Cepeda (1979) *Teoría del pronunciamiento. El intervencionismo militar en el reinado de Isabel II y el acceso de los generales al poder político*, Universidad Complutense de Madrid, Tesis Doctoral en História. 2ªedição 2015. Disponível em: <https://eprints.ucm.es/52752/1/5309859762.pdf> (lido em 30-Mai-2019)
- Gonçalves, Gonçalo Rocha (2015) “O aparelho policial e a construção do Estado em Portugal, c.1870-1900”, *Análise Social*, nº216, vol.1, 3ºtrimestre, pp.470-493. Disponível em: http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/AS_216_a01.pdf (lido em 18-Mai-2017)
- Gonçalves, Gonçalo Rocha (2017) “Polícia e modernidade. As múltiplas dimensões de um objeto historiográfico”, in Gonçalves e Durão editores, *Polícia e Polícias em Portugal. Perspetivas*

- Históricas*, Lisboa: Editora Mundos Sociais, pp.15-31.
- Gonçalves, Gonçalo Rocha; Susana Durão, editores (2017), *Polícia e Polícias em Portugal. Perspetivas Históricas*, Lisboa: Editora Mundos Sociais.
- Goodman, Louis (1996) “Military Roles Past and Present”, in Diamond; Plattner, editors *Civil-Military Relations and Democracy*, The Johns Hopkins University Press, pp.30-43.
- Goujon, Edouard; Marcel Desmots (1902) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 102^{ème}-1902*, Paris: Librairie de la Société du Recueil Général des Lois et des Arrêts. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5492442s/f6.image> (lido em 12-Dez-2018)
- Goujon, Edouard; Marcel Desmots (1903) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 103^{ème}-1903*, Paris: Librairie de la Société du Recueil Général des Lois et des Arrêts. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54907908/f6.image.r=collection%20lois%201903> (lido em 27-Nov-2018)
- Goujon, Edouard; Marcel Desmots (1906) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, règlements, et avis du Conseil d'Etat. Tome 106^{ème}-1906*, Paris: Librairie de la Société du Recueil J.-B. Sirey et du Journal du Palais. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5492906n.r=collection%20complète%20lois%201906?rk=42918;4> (lido em 14-Dez-2018)
- Gouveia, Jorge Bacelar, editor (2012) *Estudos de Direito e Segurança*, Coimbra: Almedina, Vol.II.
- Gouveia, Jorge Bacelar (2016) “Polícia Marítima e Constituição”, *Revista de Direito e Segurança*, nº8, Jun-Dez, pp.115-159.
- Gouveia, José Velho (2014) “O Sistema da Autoridade Marítima”, in Fonseca e Raimundo, editores, *Direito Administrativo do Mar*, Coimbra: Almedina.
- Graham, Lawrence S. (1993) *The Portuguese Military and the State*, Westview Press.
- Grant, Wyn, editor (1985) *The Political Economy of Corporatism*, London: MacMillan Publishers Ltd.
- Graziano, Armando; Jens-Uwe Schröder-Hinrichsa; Aykut Ölcerb (2017) “After 40 years of regional and coordinated ship safety inspections: Destination reached or new point of departure?”, *Ocean Engineering*, nº143, pp.217–226.
- Greener, Bethan K., editor (2017) *Army Fundamentals. From Making Soldiers to the Limits of the Military Instrument*, Massey University Press.
- GREI-Grupo de Reflexão Estratégica Independente (2017) *Forças Armadas Portuguesas. A complexidade dos desafios e a condição militar*, Lisboa: GREI.
- Guardamancebos (2018) *Historia de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos y su relación con los Prácticos benidormenses*, Fundación Cultural Frax de la Comunitat Valenciana, Dez. Disponível em: <https://www.fundacionfrax.org/wp-content/uploads/2018/12/Prácticos-de-Benidorm-y-la-sociedad-de-salvamento-de-náufragos.-Premio-M.-Llinares-Barceló.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Guardia Civil* (1845) *Cartilla del Guardia Civil*, Madrid: Imprenta de D.Victoriano Hernando. Disponível em: http://www.guardiacivil.es/documentos/ConoceGC/Cartilla_Guardia_Civil_1845.pdf (lido em 22-Fev-2019)
- Guedes, Armando Marques (1998) *Direito do Mar*, Coimbra Editora, 2ªedição.

- Guerreiro, Luís (1996) *O Grande Livro da Pirataria e do Corso*, Lisboa: Círculo de Leitores.
- Gulick, Luther (2003) “Notes on the Theory of Organization” in Thompson editor, *The Early Sociology of Management and Organizations – Vol.IV*, Routledge, pp.1-49.
- Güner-Özbek, Meltem Deniz (2008a) *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Springer, Hamburg Studies on Maritime Affairs, vol.12.
- Güner-Özbek, Meltem Deniz (2008b) “The European Maritime Safety Agency ‘EMSA’”, in Ehlers and Lagoni, editors, *Maritime Policy of the European Union and Law of the Sea*, Hamburg: Lit Verlag, pp.71-99.
- Gunther, Richard; Nikiforos Diamandouros, Hans-Jürgen Puhle, editors (1995) *The Politics of Democratic Consolidation-Southern Europe in Comparative Perspective*, The Johns Hopkins University Press.
- Haberbusch, Benoît (2016) “Les gendarmes au service de la police judiciaire, des juges bottés de l’Ancien Régime aux experts de la police scientifique et technique”, in Luc, direction, *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions, pp.243-259.
- Hall, Peter; Rosemary Taylor (1996) “Political Science and the Three New Institutionalisms”, *Political Studies*, Vol.XLIV, pp.936-957.
- Hallerberg, Mark (2010) “Empirical Applications of Veto Player Analysis and Institutional Effectiveness”, in König et al, editors, *Reform Processes and Policy Change. Veto Players and Decision-Making in Modern Democracies*, Springer, pp.21-42.
- Halperin, Morton (1971) “Why Bureaucrats Play Games”, *Foreign Policy*, nº2, Spring, pp.70-90.
- 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)
- Harries-Jenkins, Gwyn; Jacques van Doorn, editors (1976) *The Military and the Problem of Legitimacy*, Londres, SAGE Publications Ltd.
- Harries-Jenkins, Gwyn (1976) “Legitimacy and the problem of order”, em Harries-Jenkins e van Doorn, editors, *The Military and the Problem of Legitimacy*, SAGE Publications Ltd, pp. 41-58.
- Haydon, Peter (2004) *Canadian Naval Future: A Necessary Long-Term Planning Framework*, Institute for Research on Public Policy, IRPP Working Paper Series nº2004-12, Nov. Disponível em: <https://irpp.org/wp-content/uploads/2004/11/Canadian-Naval-Future.pdf> (lido em 10-Set-2019)
- Head, Michael; Scott Mann (2009) *Domestic deployment of the armed forces: military powers, law and human rights*, Ashgate Publishing Limited.
- Henriques, João Pedro (1999a) “Protestos militares com forte adesão. Quartelada silenciosa”, *Público*, 30-Jun, p.6.
- Henriques, João Pedro (1999b) “Militares. Gama ganha tréguas com aumentos”, *Público*, 16-Jul, p.15.
- Herman, Luc; Bart Vervaeck (2005) *Handbook of narrative analysis*, University of Nebraska Press.
- Hernández, José López (2009) “El concepto de legitimidad en perspectiva histórica”, *Cuadernos Electrónicos de Filosofía del Derecho*, nº18, Jun, ISSN: 1138-9877, pp.153-166. Disponível em: <https://ojs.uv.es/index.php/CEFD/article/view/116/124> (lido em 28-Jul-2019)
- Hespanha, António Manuel (1994) “Cities and the State in Portugal”, in Tilly e Blockmans, editors, *Cities & the Rise of States in Europe, A.D.1000 to 1800*, Westview Press, pp.184-195.
- Hickey, Laurence (2006) “Enhancing the Naval Mandate for Law Enforcement: Hot Pursuit or Hot Potato?”, *Canadian Military Journal*, vol.7, nº1, Spring, pp.41-48. Disponível em:

- <http://www.journal.forces.gc.ca/vo7/no1/doc/maritime-marin-eng.pdf> (lido em 10-Set-2019)
- Hill, Michael (2005) *The Public Policy Process*, Harlow: Pearson Education Limited, 4th edition.
- HMCE-HM Customs & Excise (1971) *Introducing HM Customs & Excise*, London.
- Hobsbawn, Eric (2010) *Globalization, Democracy, and Terrorism*, Abacus, 3rd rep. (ed.original, 2007).
- Home Office (2017) *Code of Practice, Maritime Enforcement: England and Wales – Policing and Crime Act 2017*, London: Home Office, Nov.
- Hønneland, Geir (2000) “Compliance in the Barents Sea fisheries. How fishermen account for conformity with rules”, *Marine Policy*, vol.24, issue 1, pp.11-19. Disponível em: https://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/46428882/s0308-597x_2898_2900058-x20160612-12332-fs5li0.pdf?response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DCompliance_in_the_Barents_Sea_fisheries..pdf&X-Amz-Algorithm=AWS4-HMAC-SHA256&X-Amz-Credential=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A%2F20190819%2Fus-east-1%2Fs3%2Faws4_request&X-Amz-Date=20190819T142407Z&X-Amz-Expires=3600&X-Amz-SignedHeaders=host&X-Amz-Signature=2a76ef1d59eea46325a39285857666b421a9e5f98ee3ca60e4b3d6add52e7d80 (lido em 19-Ago-2019)
- Hooydonk, Eric van, editor (2003) *European Seaports Law. The Regime of Ports and Port Services under European Law and the Ports Package*, Antwerpen: Maklu.
- Hooydonk, Eric van (2003) “The Regime of Port Authorities under European Law Including an Analysis of the Port Services Directive”, in Hooydonk, editor, *European Seaports Law. The Regime of Ports and Port Services under European Law and the Ports Package*, Antwerpen: Maklu, pp.79-185.
- Hooydonk, Eric van (2004) “Les lieux de refuge pour les navires en détresse”, *Le Droit Maritime Français*, n°652, Out, pp.808-815.
- Horta, Henrique Silva (1991) “Marinha de Guerra: Ramo das Forças Armadas e Serviço Público”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXI, Jan-Mar, pp.15-25.
- House of Lords (1976) “Debate on Exclusive Economic Zone: Policing”, *Historic Hansard*, 15-Jun, vol.373, col.475-500. Disponível em: <https://api.parliament.uk/historic-hansard/lords/1976/jun/15/exclusive-economic-zone-policing> (lido em 30-Jan-2019).
- Houte, Arnaud-Dominique; Jean Noël Luc (2016) “Les gendarmes sauveteurs, de la lutte contre les catastrophes à la protection des automobilistes”, in Luc, direction, *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions, pp.283-296.
- Hudson, Gary; Sarah Rowlands (2007) *The Broadcast Journalism Handbook*, Pearson Education Limited.
- Hueso, Lorenzo Cotino (2003) “Military Law in Spain”, in Nolte, editor, *European Military Law Systems*, Berlin: De Gruyter Recht, pp.711-829.
- Huie, William Bradford (1946) *The Case Against the Admirals. Why We Must Have a Unified Command*, New York: E.P. Dutton & Company, Inc.
- Huntington, Samuel (1957) *The Soldier and The State. The Theory and Politics of Civil-Military Relations*, New York: Vintage Books.
- Huntington, Samuel (1991) *Third Wave. Democratization in the Late Twentieth Century*, University of

- Oklahoma Press.
- Hyvärinen, Matti; Mari Hatavara; Lars-Christer Hydén, editors (2013) *The travelling concepts of narrative*, John Benjamins Publishing Company.
- Hyvärinen, Matti (2013) “Travelling metaphors, transforming concepts” in Hyvärinen, Hatavara, Hydén, eds, *The travelling concepts of narrative*, John Benjamins Publishing Company, pp.13-41.
- IALA-International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (2019) *Basic Documents*, Paris: IALA, Edition 4.0, Jun. Disponível em: <https://www.iala-aism.org/content/uploads/2019/07/IALA-Basic-Documents-Ed4-June-2019.pdf> (lido em 04-Out-2019)
- IDN-Instituto da Defesa Nacional (2013) *A Defesa Nacional no Contexto da Reforma das Funções de Soberania do Estado*, Lisboa: IDN, 23-Jan.
- IEEE-Instituto Español de Estudios Estratégicos (2013) *España ante las emergencias y catástrofes. Las Fuerzas Armadas en colaboración con las autoridades civiles*, Madrid: Imprenta Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Cuadernos de Estrategia 165. Disponível em: http://www.ume.mde.es/Galerias/Descargas/PRENSA/CE_165.pdf (lido em 17-Mar-2019)
- IGDN (2013) *Relatório da Auditoria IGDN nº06/2012-Autoridade Marítima Nacional*, Lisboa: IGDN, 08-Jul, Não-Classificado.
- IGF-Inspecção-Geral de Finanças (2017) *A DGAM assegurou uma gestão financeira rigorosa e eficaz dos recursos públicos afetos?*, Lisboa: IGF, Relatório nº2016/1443 (Set-2016), no Processo nº2014/88/A3/1383, Set, Não-Classificado, homologado em 06-Jan-2017. Síntese de resultados disponível em: <https://eur04.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.igf.gov.pt%2Fpublicacoes%2F%2Fsinteses-de-resultados-19394-pdf.aspx%3Fv%3D18d32d0e-50aa-42cb-8926-43591d61501e&data=02%7C01%7C%7C8634d1d5723242ba40e108d71cdbbbd0%7C84df9e7fe9f640afb435aaaaaaaaaaaa%7C1%7C0%7C637009602375749477&sdata=DMytOwL3zN3tODsM8iiOcJti3aZHw6GD2hWN3p6wPY0%3D&reserved=0> (lido em 12-Ago-2019)
- IMO (2018) “Brief History of IMO”, London: International Maritime Organization. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx> (lido em 28-Ago-2018)
- Independente, O (1995) “Essa Polícia é minha”, *O Independente*, 26-Mai, p.1.
- Ingerowski, Jan Boris (2008) “Basic Principles of European Sea Fisheries Law and Policy”, in Ehlers and Lagoni, editors, *Maritime Policy of the European Union and Law of the Sea*, Hamburg: Lit Verlag, pp.175-197.
- Ingram, John (1915) *A History of Political Economy-New & Enlarged Edition*, New York: Sentry Press, original edition: 1888.
- IPRI-Instituto Português de Relações Internacionais (2006) *Estudo para a Reforma do Modelo de Organização do Sistema de Segurança Interna. Relatório Final-Modelos e Cenários*, Lisboa: IPRI-UNL, Dez.
- Irondele, Bastien; Frédéric Mérand (2011) “France’s Return to NATO: The Death Knell for ESDP?”, *European Security*, Taylor Francis (Routledge), vol.19, nº1, pp.29-43. Disponível em: <https://hal-sciencespo.archives-ouvertes.fr/hal-01024252/document> (lido em 19-Ago-2019)
- Janeiro, João Sena (2010) “O Emprego das Forças Armadas em Missões de Segurança Interna”, *Segurança e Defesa*, nº14, Jul-Set, pp.58-67.
- Janowitz, Morris (1960) *The Professional Soldier: A Social and Political Portrait*, New York: Free

Press.

Jaworski, Adam; Nikolas Coupland, editors (2006) *The Discourse Reader*, Routledge.

Jaworski, Adam; Nikolas Coupland (2006) “Perspectives on Discourse Analysis”, in Jaworski; Coupland, eds, *The Discourse Reader*, Routledge, pp.1-37.

Jensen, Jørgen Albræk (2003) “Military Law in Denmark”, in Nolte, editor, *European Military Law Systems*, Berlin: De Gruyter Recht, pp.233-274.

Johnstone, Barbara (2008) *Discourse Analysis*, Blackwell Publishing Ltd, 2nd edition.

Jornal das Caldas (2012) “Armadores de Peniche acusam Marinha de prejudicar atividade com fiscalizações”; *Jornal das Caldas*, 13-Nov-2012. Disponível em: <http://jornaldascaldas.com/JournalNews/Journalnewsdetail.aspx?news=03961380-0cb7-4a4c-8bbd-6a02fe33356e&q=Peniche> (lido em 24-Jul-2018)

Jouvenel, Bertrand (1957) *Sovereignty. An Inquiry into the Political Good*, Cambridge University Press.

JSN-Junta de Salvação Nacional (1974) *Programa do Movimento das Forças Armadas*, Lisboa: JSN, 25-Abr. Disponível em: <http://www1.ci.uc.pt/cd25a/wikka.php?wakka=estrut07> (lido em 10-Jun-2019)

Juárez, José Rafael Rojas; Rosana de Andrés Diaz (2015) *Ministerio del Interior. Dos Siglos de Historia*, Madrid: Ministerio del Interior, Jun. Disponível em: http://www.interior.gob.es/documents/642317/4854067/Ministerio_del_Interior_Dos_siglos_de_historia_126150530.pdf/7c72fb1c-daf1-4306-9a09-c40cad7105d2 (lido em 24-Fev-2019)

Kaps, Hermann (2004) “Quality Shipping – Incentives, Disincentives”, *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol.3, n°1, pp.85-97.

Kavanagh, Michael (2004) “Royal National Lifeboat Institution. History of Men and Medals: With Special Reference to County Wexford”, *Ui Cinsealaigh Historical Society*, n°25, pp.19-31.

Kingdon, John (2014) *Agendas, Alternatives, and Public Policies*, Pearson Education Limited, 2nd edition.

Klarevas, Louis (2003) “Media Impact” in Rozell, editor, *Media power, media politics*, Rowman & Littlefield Publishers, Inc., pp.265-296.

Klein, Gary (2001) “The Fiction of Optimization” in Gigerenzer, Selten editors, *Bounded Rationality*, The MIT Press, pp.103-121.

Klein, Natalie; Joanna Mossop; Donald R. Rothwell, editors (2010) *Maritime Security. International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, Routledge.

Klose, Gerhard (2006) “The Weight of History: Germany’s Military and Domestic Security”, in Clarke, editor, *Armies in Homeland Security: American and European Perspectives*, Washington, D.C.: National Defense University Press, pp.37-62.

Knoepfel, Peter; Corinne Larrue; Frédéric Varone; Michael Hil (2007) *Public Policy Analysis*, Bristol: Policy Press

Kohn, Richard (1975) *Eagle and Sword. The Federalists and the Creation of the Military Establishment in America, 1783-1802*, The Free Press.

Kohn, Richard (1997) “How Democracies Control the Military”, *Journal of Democracy*, vol.8, n°4, pp.140-153.

König, Doris (2002) “Port State Control: An Assessment of European Practice”, in Ehlers, Borgese, Wolfrum, editors, *Marine Issues. From a Scientific, Political and Legal Perspective*, The Hague:

- Kluwer Law International, pp.37-54.
- L'Express* (2008) “La gendarmerie passe de la Défense à l'Intérieur”, *L'Express*, 21-Ago 09h05.
Disponível em: https://www.lexpress.fr/actualite/politique/la-gendarmerie-passe-de-la-defense-a-l-interieur_552554.html (lido em 03-Dez-2018)
- Lacerda, Hugo (1934) “Notícia sobre Serviços Prestados ao País por Oficiais da Armada Portuguesa, Além do que Respeita à Parte Militar Marítima; o Valor dos Serviços de Fomento da Marinha”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXIV, Set-Out, pp.1149-1192.
- 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.
- Lagadec, Patrick (1981) *Le Risque technologique majeur*, Pergamon Press.
- Lampreia, Rui Silva (2013) *A articulação de competências nos espaços marítimos nacionais*, Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares, Trabalho de Investigação Individual do Curso de Estado-Maior Conjunto 12/13. Disponível em: https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/9997/1/TII_Articula%C3%A7%C3%A3o%20compet%C3%A2ncias%20espa%C3%A7os%20mar%C3%ADtimos_final.pdf (ouvido em 17-Dez-2017)
- Lampreia, Rui Silva (2014) *A segurança da plataforma continental: O caso nacional*, Lisboa: Instituto de Estudos Superiores Militares, Dissertação de Mestrado em Ciências Militares – Segurança e Defesa. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/11400/1/MAJOR%20SILVA%20LAMPREIA.pdf> (lido em 15-Dez-2018)
- Langavant, Emmanuel (1978) “La réforme des structures maritimes Françaises”, *La Revue administrative*, 31^e Année, n^o 186, Nov-Dez, pp.601-609.
- Lange, Gustave (1913) *Collection complète des lois, décrets, ordonnances et règlements. Nouvelle Série Tome 13^{ème}-1913*, Paris: Librairie de la Société du Recueil Sirey. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5492848n/f6.image> (lido em 15-Dez-2018)
- Lapa, Albino (1953) *História da Polícia de Segurança Pública (Subsídios)*, Lisboa: Sociedade Astória, Limitada.
- Lasalle, Louis Durat (1846) *Droit et Législation des Armées de Terre et de Mer, Tome V*, Paris: Chez l’Auteur, Rue Sainte-Apolline.
- Lasheras, Miguel Ángel (1999) *La Regulación Económica de los Servicios Públicos*, Barcelona: Ariel.
- Lasswell, Harold (1941) “The Garrison-State”, *The American Journal of Sociology*, Vol.46, n^o4, Jan, pp.455-468.
- Lasswell, Harold (1951) *The Political Writings of Harold Lasswell*, Glencoe, Illinois: Free Press.
- Laubadère, André de (1970) *Droit Administratif Spécial*, Paris: Presses Universitaires de France, 4^e edition (1^{ère} edition 1957).
- Laubadère, André de; Jean-Claude Venezia (1997) *Traité de Droit Administratif Tome 3*, Paris: Librairie générale de droit et jurisprudence, 6^e edition.
- Lauret, Pedro (2015) *A Marinha de Guerra Portuguesa. Do Fim da II Guerra Mundial ao 25 de Abril de 1974*, Vila do Conde: Verso da História.
- 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.
- Le Monde* (2005) “Le ministre de l'intérieur fustige la gestion budgétaire de la gendarmerie par le

- ministère de la defense”, *Le Monde*, 24-Jun 13h56. Disponível em: https://www.lemonde.fr/societe/article/2005/06/24/le-ministre-de-l-interieur-fustige-la-gestion-budgetaire-de-la-gendarmerie-par-le-ministere-de-la-defense_665779_3224.html (lido em 03-Dez-2018)
- Le Monde* (2007) “Des gendarmes adressent leurs doléances à Nicolas Sarkozy”, *Le Monde*, 29-Mai 13h02. Disponível em: https://www.lemonde.fr/societe/article/2007/05/29/des-gendarmes-adressent-leurs-doleances-a-nicolas-sarkozy_916244_3224.html (lido em 03-Dez-2018)
- Leal, José Botelho (2014) “Até o nome MARINHA se propõem retirar!”, *Blog A Voz da Abita (na Reforma)*, 17-Fev, online <http://avozdaabita.blogspot.pt/2014/02/ate-o-nome-marinha-se-propoem-retirar.html> (lido em 09-Abr-2014; blogue removido em 15-Out-2014)
- Lepec, M. (1834a) *Bulletin annoté des Lois, Décrets et Ordonnances, Depuis le mois de juin 1789 jusqu’au mois d’août 1830. Tome Premier*, Paris: Paul Dupont, Éditeur. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6517205m/f23.image.r=loi%20du%2020%20septembre%20-%2012%20octobre%201791%20organise%20la%20police%20des%20arsenaux> (lido em 21-Nov-2018)
- Lepec, M. (1834b) *Bulletin annoté des Lois, Décrets et Ordonnances, Depuis le mois de juin 1789 jusqu’au mois d’août 1830. Tome Second*, Paris: Paul Dupont, Éditeur. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65172061.r=loi%20du%2020%20septembre%20-%2012%20octobre%201791%20organise%20la%20police%20des%20arsenaux?rk=21459;2> (lido em 21-Nov-2018)
- Lepec, M. (1839) *Recueil Générale des Lois, Décrets, Ordonnances, etc. Depuis le mois de juin 1789 jusqu’au mois d’août 1830. Tome Huitième*, Paris: L'Administration du Journal des Notaires et des Avocats. Disponível em: https://books.google.pt/books?id=nCUUAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-PT&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false (lido em 21-Nov-2018)
- Letteron, Roseline (2016) “La gendarmerie au début du XXI^e siècle”, in Luc, direction, *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions, pp.5-27.
- 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)
- Lignereux, Aurélien (2016) “Les gendarmes de la Révolution et de l’Empire”, in Luc, direction, *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions, pp.53-72.
- Lima, Alexandra Sousa (2016) “A Especificidade do Registo Patrimonial Marítimo”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLVI, Jul-Dez, pp.753-765.
- Linebaugh, Peter (2008) *The Magna Carta Manifesto. Liberties and Commons for All*, University of California Press.
- Lino, Paulo Braga (2013) *Intervenção de Paulo Braga Lino, Apresentação da proposta de lei n.º 118/XII*, Lisboa: Assembleia da República. Disponível em: <http://www.parlamento.pt/Intervencoes/Paginas/DetailIntervencao.aspx?BID=188124> (ouvido em

- 20-Mar-2015)
- Linz, Juan; Alfred Stepan; Richard Gunther (1995) “Democratic Consolidation and the Military in Southern Europe and South America”, in Gunther et al, eds *The Politics of Democratic Consolidation-Southern Europe in Comparative Perspective*, The Johns Hopkins University Press, pp.77-123.
- Lioe, Kim Eduard (2011) *Armed Forces in Law Enforcement Operations?—The German and European Perspective*, Springer-Verlag.
- Liu, Hongyan (2008) “Access to the Market of Port Services – the European Port Package II”, in Ehlers and Lagoni, editors, *Maritime Policy of the European Union and Law of the Sea*, Hamburg: Lit Verlag, pp.247-280.
- Llamas, Francisco José Iáñez (2018) *Practicaje de Puerto: El Capitán de Puerto y el Sexto de Practicaje*, Madrid: Colegio Oficial Nacional de Prácticos de Puerto/Federación de Prácticos de Puerto de España. Disponível em: <https://www.practicosdepuerto.es/sites/default/files/libro-sexto-practicaje.pdf> (lido em 21-Mar-2019)
- Lleixà, Joaquim (1986) *Cien años de militarismo en España*, Barcelona: Editorial Anagrama.
- Lopes, Álvaro Cunha (2015) *Comunicação pessoal*, 13-Nov -2015.
- Lopes, Álvaro Cunha (2016) “Discurso”, 4ª Conferência da ASPPM - Polícia Marítima: Questões de (In)constitucionalidade, Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 16-Jun. Disponível em: <http://www.asppm.pt/actividades/257-4-conferencia-da-asppm-policia-maritima-questoes-de-in-constitucionalidade#abertura> (lido em 29-Ago-2017)
- Lopes, Álvaro Cunha (2018a) “As Forças Armadas e as Missões de Interesse Público”, *CEIPC — inform@*, nº48, Jun, pp.2-11. Disponível em: <https://ans.pt/files/2018/07/Jornal-100-Formato-PDF.pdf> e em <http://www.canal.parlamento.pt/?cid=2954&title=conferencia-as-forcas-armadas-e-as-missoes-de-interesse-publico> (vistos em 18-Jun-2019)
- Lopes, Álvaro Cunha (2018b) *Comunicação pessoal*, Email de 05-Jul-2018, anexo C.3.2.
- Lopes, Álvaro Cunha (2019) *Comunicação pessoal*, Email de 24-Jun-2019, anexo C.3.2.
- Lopes, José Azeredo (2017) *Intervenção do Ministro da Defesa Nacional, José Alberto Azeredo Lopes, na Cerimónia de Inauguração do Sistema Costa Segura em Portimão*, Ministério da Defesa Nacional, 26-Jul. Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=030270ba-650e-4302-9916-3063e01c6e5f> (lido em 30-Jul-2019)
- López, Laurent (2016) “D’une guerre à l’autre: l’entrée de la gendarmerie dans le XX^e siècle policier”, in Luc, direction, *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions, pp.109-126.
- Lorenzino, Riccardo (2014) *I Carabinieri del Re*, Torino: Hapax Editore, Nov. Disponível em: [https://www.difesa.it/Primo_Piano/Documents/2014/01_Dicembre/Catalogo%20Carabinieri%20%20\(1\).pdf](https://www.difesa.it/Primo_Piano/Documents/2014/01_Dicembre/Catalogo%20Carabinieri%20%20(1).pdf) (lido em 06-Jan2019)
- Lorgeoux, Jeanny; André Trillard; René Beaumont; Michel Boutant; Joël Guerriau; Philippe Paul (2012) *Rapport d’information fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) au nom du groupe de travail sur la maritimisation*, Paris: Sénat, nº674, 17-Jul. Disponível em: <https://www.senat.fr/rap/r11-674/r11-6741.pdf> (lido em 30-Dez-2018)
- Lourenço, Eduardo (1978) “Pensar o Exército”, *Baluarte*, nº27, Mar, Ano III, pp.2-7.
- Lourenço, Eduardo (2013) *Os Militares e o Poder*, Lisboa: Gradiva (edição original:1975).
- Lourenço, Nuno Sá (2014) “Forças Armadas arriscam perder autoridade no ar e no mar”, *Público*, 20-

- Mar, p.6. Disponível em: <https://www.publico.pt/2014/03/20/jornal/forcas-armadas-arriscam-perder-autoridade-no-ar-e-no-mar-28021963> (lido em 01-Mai-2018)
- Lourenço, Nuno Ricardo Sá Amaro de Jesus (2018) *Análise e estudo do impacto do sistema Costa Segura no Conhecimento Situacional Marítimo*, Alfeite: Escola Naval, Dissertação de Mestrado em Ciências Militares Navais. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/25410/1/ASPOF%20Jesus%20Lourenço%20-%20Análise%20e%20estudo%20do%20impacto%20do%20sistema%20Costa%20Segura%20no%20Conhecimento%20Situacional%20Marítimo.pdf> (lido em 12-Jul-2019)
- Lourenço, Vasco (2018) “Posfácio”, in Contreiras, coordenação, *Operação “Viragem Histórica”: 25 de Abril de 1974*, Lisboa: Edições Colibri, 2ª edição, pp.641-655.
- Lousada, Abílio Pires (2007) *O Exército e a Ruptura da Ordem Política em Portugal*, Lisboa: Prefácio.
- Louw, P. Eric (2005) *The Media and Political Process*, SAGE Publications Ltd.
- Love, John (2015) *The Natural History of Lighthouses*, Whittles Publishing Ltd., Dunbeath.
- Lowenthal, Abraham; John Samuel Fitch, editors (1986) *Armies and Politics in Latin America*, New York: Holmes & Meier.
- Lowi, Theodore (1972) “Four Systems of Policy, Politics, and Choice”, *Public Administration Review*, Vol.32, nº4, Jul-Aug, pp. 298-310.
- Luc, Jean Noël, direction (2005) *Histoire de la maréchaussée et de la gendarmerie. Guide de recherche*, Service historique de la Gendarmerie nationale, Jan. Disponível em: <http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/sites/default/files/Histoire%20de%20la%20mar%C3%A9ch%C3%A9e%20et%20de%20la%20gendarmerie.%20Guide%20de%20recherche.pdf> (lido em 28Nov2018)
- Luc, Jean Noël, direction (2016a) *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions.
- Luc, Jean Noël (2016b) “Pour une histoire de «soldats de la loi»”, in Luc, direction, *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions, pp.5-27.
- Luc, Jean Noël (2016c) “Les mutations de la gendarmerie au cours de la seconde moitié du XX^e siècle”, in Luc, direction, *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions, pp.169-193.
- Luc, Jean Noël (2016d) “Les missions militaires des gendarmes, de la police des gens de guerre aux OPEX”, in Luc, direction, *Histoire des Gendarmes de la Maréchaussée à nos jours*, Paris: Nouveau Monde Éditions, pp.221-242.
- Lucena, Manuel (1976a) *A evolução do sistema corporativo português. Volume I-O Salazarismo*, Lisboa: Editora Perspectivas e Realidades.
- Lucena, Manuel (1976b) *A evolução do sistema corporativo português. Volume II-O Marcelismo*, Lisboa: Editora Perspectivas e Realidades.
- Lusa (2012) “APG/GNR exige esclarecimentos sobre uso de fuzileiros”, *Diário de Notícias*, 30-Jul-2012. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=2695290&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Luther, Jörg (2003) “Military Law in Italy”, in Nolte, editor, *European Military Law Systems*, Berlin: De Gruyter Recht, pp.427-515.
- Lutterbeck, Derez (2013) *The Paradox of Gendarmeries: Between Expansion, Demilitarization and*

- Dissolution*, The Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces, SSR paper 8. Disponível em: https://www.dcaf.ch/sites/default/files/publications/documents/SSR_8_EN.pdf (lido em 12-Ago-2019)
- 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)
- Machado, João Baptista (1999) *Introdução ao Direito e ao Discurso Legitimador*, Coimbra: Almedina, 11ª reimpressão.
- Machado, Jorge (2017) *Audição do Ministro da Defesa Nacional*, Lisboa: Assembleia da República, 29-Mar. Disponível em: <http://www.canal.parlamento.pt/?cid=1831&title=audicao-do-ministro-da-defesa> (ouvido em 06-Abr-2018)
- Majone, Giandomenico (1989) *Evidence, Argument and Persuasion in the Policy Process*, Londres, Yale University Press.
- Manique, António Pedro (1989) *Mouzinho da Silveira. Liberalismo e Administração Pública*, Lisboa: Livros Horizonte.
- Manuel, Paul Christopher (1996) *The Challenges of Democratic Consolidation in Portugal-Political, Economic, and Military Issues, 1976-1991*, Praeger.
- Marcelino, Valentina (2019) “Marinha censura cartaz. Comunistas questionam ministro da Defesa”, *Diário de Notícias*, 29-Abr 15:23. Disponível em: <https://www.dn.pt/poder/interior/marinha-censura-cartaz-comunistas-questionam-defesa-10844443.html> (lido em 06-Mai-2019)
- March, James; Johan Olsen (1984) “The New Institutionalism: Organizational Factors in Political Life”, *The American Political Science Review*, Vol.78, nº3, September, pp.734-749.
- March, James; Johan Olsen (1989) *Rediscovering Institutions. The Organizational Basis of Politics*, The Free Press.
- March, James; Johan Olson; Johan Olsen (1983) “Organizing Political Life: What Administrative Reorganization Tells Us about Government”, *The American Political Science Review*, vol.77, nº2, Jun., pp.281-296.
- Margolis, Howard (1982) *Selfishness, Altruism, and Rationality. A Theory of Social Choice*, Cambridge University Press.
- Marinha (1980) *Marinha Portuguesa*, Lisboa: Instituto Hidrográfico.
- Marinha (2006a) *Directiva nº001/06. Política Naval*, Lisboa: Marinha, Não-Classificado, 15-Fev.
- Marinha (2006b) *Ofício nº1702 do Chefe de Gabinete do CEMA ao Director Nacional da Polícia Judiciária*, Lisboa: Marinha, Não-Classificado, 26-Jun.
- Marinha (2007) *Seminário “Uma Marinha de Duplo Uso”*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval nº22, Jul-Set. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n22_julho_setembro_2007.pdf (lido em 08-Jan-2017)
- Marinha (2008) “Activação do Centro de Operações da Marinha”, *Revista da Armada*, Jul, p.7. Disponível em: https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/2008/#p=224 (lido em 08-Jul-2019)
- Marinha (2010a) “Exercício «GALEOTA 2010»”, *Portal da Marinha na Internet*, 25-Fev 00:00. Disponível em: <http://www.marinha.pt/PT/noticiaseagenda/noticias/Pages/exerciciogaleota.aspx>

(lido em 20-Mar-2015)

Marinha (2010b) *Marinha ao Serviço de Portugal*, Lisboa: Marinha, Não-Classificado. Disponível em:

http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/folhetospt/Marinha_Servico_Portugal.pdf (lido em 20-Mar-2015)

Marinha (2011a) “Tomada de posse do Chefe do Estado-Maior da Armada”, *Revista da Armada*, nº448, Jan, pp.5-7. Disponível em:

https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2011/RA448.pdf (lido em 08-Jul-2019)

Marinha (2011b) “Operação de combate à pesca ilegal de ameijoas”, *Portal da Marinha na Internet*, 03-Fev 17:00. Disponível em:

www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Operacao-combate-pesca-ilegal-ameijoa0612-4967.aspx (lido em 24-Abr-2018)

Marinha (2011c) “Exercício de Combate à Poluição ‘GILÃO2011’”, *Portal da Marinha na Internet*, 16-Fev 17:00. Disponível em:

www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Exercicio-Combate-Poluicao-GILAO2011.aspx (lido em 24-Abr-2018)

Marinha (2011d) “Pescador desaparecido nas Lagoinhas, Santa Maria”, *Portal da Marinha na Internet*, 25-Fev 19:00. Disponível em:

<http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Pescador-desaparecido-Lagoinhas-Santa-Maria.aspx> (lido em 24-Abr-2018)

Marinha (2011e) “Operação da Polícia Marítima na costa Sul de S. Miguel”, *Portal da Marinha na Internet*, 04-Mar 19:25. Disponível em:

www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Operacao-da-Policia-Maritima-na-costa-Sul-de-S--Miguel.aspx (lido em 24-Abr-2018)

Marinha (2011f) “Marinha detém elemento com mandato de captura internacional”, *Portal da Marinha na Internet*, 20-Abr 13:00. Disponível em:

<http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Marinha-detem-elemento-com-mandato-de-captura-internacional.aspx> (lido em 24-Abr-2018)

Marinha (2011g) “Grupo de Acções Tático-policiais da Polícia Marítima chamado a intervir para repor ordem a bordo de navio”, *Portal da Marinha na Internet*, 26-Jul 16:25. Disponível em:

<http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Grupo-de-Accoes-Tactico-policiais%C2%A0-da-Policia-Maritima-chamado-a-intervir-para-repor-ordem-a-bordo-de-navio0221-1580.aspx> (lido em 24-Abr-2018)

Marinha (2011h) “Visita do Ministro da Defesa Nacional ao Instituto de Socorros a Náufragos”, *Portal da Marinha na Internet*, 29-Jul 18:50. Disponível em:

<http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Visita-do-Ministro-da-Defesa-Nacional-ao-Instituto-de-Socorros-a-Naufragos.aspx> (lido em 24-Abr-2018)

Marinha (2011i) *Racionalização das Estruturas do Estado Afectas a Funções de Autoridade do Estado no Mar*, Lisboa: Marinha, Reservado, 11-Out.

Marinha (2011j) “Marinha-Esclarecimento”, *Portal da Marinha na Internet*, 14-Out 00:00. Disponível em:

<http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/MARINHA-ESCLARECIMENTO.aspx> (lido em 24-Abr-2018)

Marinha (2011k) “Mensagem de Natal e de Ano Novo do Almirante CEMA e AMN”, *Portal da Marinha na Internet*, 20-Dez 17:30. Disponível em:

<http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Mensagem-Natal-Ano-Novo-Almirante-CEMA-AMN.aspx> (lido em 24-Abr-2018)

- Marinha (2012a) “Operação de combate à captura e comercialização ilegal de meixão”, *Portal da Marinha na Internet*, 03-Mar 16:00. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Operacao-de-combate-a-captura-e-comercializacao-ilegal-de-meixao.aspx> (lido em 24-Abr-2018)
- Marinha (2012b) “Marinha completa curso de fiscalização dos espaços marítimos em Ponta Delgada”, *Portal da Marinha na Internet*, 15-Mai 14:00. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Marinha-completa-curso-de-fiscalizacao-dos-espacos-maritimos-em-Ponta-Delgada.aspx> (lido em 24-Abr-2018)
- Marinha (2012c) “Portugal assumiu a presidência do North Atlantic Coast Guard Forum”, *Portal da Marinha na Internet*, 04-Out 17:00. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Portugal-assumiu-a-presidencia-do-North-Atlantic-Coast-Guard-Forum.aspx> (lido em 24-Abr-2018)
- Marinha (2012d) *Apontamento*, Lisboa: Marinha/Estado-Maior da Armada, Documento interno, 10-Out, Não-Classificado.
- Marinha (2012e) *Marinha de Duplo Uso*, Lisboa: Marinha, 16-Out, Não-Classificado. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/folhetospt/Marinha_Duplo_Uso.pdf (lido em 20-Mar-2015, mas já removido)
- Marinha (2012f) “Competência legal para a fiscalização da pesca-Esclarecimento”, *Portal da Marinha na Internet*, 16-Nov-2012 11:00. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Competencia-legal-para-a-fiscalizacao-da-pesca---Esclarecimento.aspx> (lido em 08-Jan-2017)
- Marinha (2012g) “Autoridade Marítima detém e aplica medidas por infração a esquema de separação de tráfego de navio cipriota”, *Portal da Marinha na Internet*, 24-Nov 11:00. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Autoridade-Maritima-detem-e-aplica-medidas-por-infracao-a-esquema-de-separacao-de-trafego-de-navio-cipriota.aspx> (lido em 24-Abr-2018)
- Marinha (2013a) *A Marinha ao Serviço de Portugal*, Lisboa: Marinha, 23-Mar. Disponível em: http://www.marinhasplp.org/PT/asmarinhas/doutrinas/Documents/A%20Marinha%20ao%20Servico%20de%20Portugal_23MAR.pdf (lido em 17-Abr-2018)
- Marinha (2013b) “Comunicado do Comando-Geral da Polícia Marítima”, *Portal da Marinha na Internet*, 11-Abr 11:50. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Comunicado-do-Comando-Geral-da-Policia-Maritima-.aspx> (lido em 24-Abr-2018)
- Marinha (2013c) “Marinha e AMN lançam folheto de “Segurança no Mar””, *Portal da Marinha na Internet*, 14-Nov 18:30. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Marinha-e-AMN-lancam-folheto-de-Seguranca-no-Mar.aspx> (lido em 24-Abr-2018)
- Marinha (2014a) “Tomada de posse do Chefe do Estado-Maior da Armada”, *Revista da Armada*, nº481, Jan, pp.6-7. Disponível em: https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/2014/481/#p=7 (lido em 08-Jul-2019)
- Marinha (2014b) “Ministro da Defesa Nacional assiste a exercício de combate à poluição do mar”, *Portal da Marinha na Internet*, 19-Mar 19:25. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Ministro-da-Defesa-Nacional-assiste-a-exercicio-de-combate-a-poluicao-do-mar.aspx>

- [center/noticias-destaques/Paginas/Ministro-da-Defesa-Nacional-assiste-a-exercicio-de-combate-a-poluicao-do-mar.aspx](#) (lido em 24-Abr-2018)
- Marinha (2014c) “Discurso do Almirante CEMA e AMN por ocasião do Dia da Marinha”, *Portal da Marinha na Internet*, 18-Mai 08:00. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Discurso-do-Almirante-CEMA-e-AMN-por-ocasio-do-Dia-da-Marinha.aspx> (lido em 24-Abr-2018)
- Marinha (2014d) *Diretiva de Planeamento da Marinha*, Lisboa: Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada, Não-Classificado, 09-Jun.
- Marinha (2014e) “Patrulha oceânico Figueira da Foz no controlo dos fluxos migratórios no Mediterrâneo”, *Portal da Marinha na Internet*, 01-Ago 12:15. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Patrulha-oceanico-Figueira-da-Foz-no-controlo-dos-fluxos-migratorios-no-Mediterraneo.aspx> (lido em 08-Jan-2017)
- Marinha (2016) *Síntese de Atividades da Marinha-2015*, Lisboa: Marinha.
- Marinha (2017a) “Novo CEMA/AMN Almirante Silva Ribeiro”, *Revista da Armada*, nº514, Jan. Disponível em: http://www.marinha.pt/Conteudos_Externos/RevistaArmada/FlipVersion/2017/514/ (lido em 03-Jan-2018).
- Marinha (2017b) “European Coast Guard Functions Forum. Exercício Coastex 17”, *Revista da Armada*, nº520, Jul. Disponível em: https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/2017/520/#p=6 (lido em 28-Ago-2019)
- Marinha (2017c) “Marinha Apoia ASAE em Operação Conjunta de Fiscalização no Mar”, *Portal da Marinha na Internet*, 20-Set 14:45. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/noticias-destaques/Paginas/Marinha-apoia-ASAE-em-operacao-conjunta.aspx> (lido em 22-Dez-2017)
- Marinha (2017d) “Marinha apoia Autoridade Nacional da Pesca em missão de fiscalização no mar da Terra Nova”, *Portal da Marinha na Internet*, 31-Jul 18:20. Disponível em: <https://www.marinha.pt/pt/media-center/Noticias/Paginas/Marinha-apoia-Autoridade-Nacional-da-Pesca-em-missao-de-fiscalizacao-no-mar-da-Terra-Nova.aspx> (lido em 08-Jul-2019)
- Marinha (2018) “Novo CEMA e AMN Almirante Mendes Calado”, *Revista da Armada*, nº528, Abr. Disponível em: http://www.marinha.pt/Conteudos_Externos/RevistaArmada/FlipVersion/2018/528/mobile/index.html (lido em 30-Mar-2018)
- Marinha (2019a) “Marinha apoia Autoridade Nacional de Pesca no mar do Canadá”, *Portal da Marinha na Internet*, 29-Ago 16:59. Disponível em: <https://www.marinha.pt/pt/media-center/Noticias/Paginas/Marinha-apoia-Autoridade-Nacional-de-Pesca-no-mar-do-Canada.aspx> (lido em 01-Set-2019)
- Marinha (2019b) “100 Anos da Polícia Marítima: Uma Polícia de especialidade, tão útil e relevante hoje como no passado”, *Portal da Marinha na Internet*, 17-Set. Disponível em: <https://academia.marinha.pt/pt/multimedia/sessoesulturais/Paginas/100-Anos-da-Policia-Maritima-Uma-Policia-de-especialidade,-tao-util-e-relevante-hoje-como-no-passado.aspx> (lido em 07-Out-2019)
- Maritime Denmark* (2012) “Encourage to create a Danish coast guard”, *Maritime Denmark*, 17-Dez,

- 14:00:00, Disponível em: <http://www.maritimeddenmark.dk/?Id=16417> (18-Ago-2019)
- 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.
- Marques, Fernando Pereira (1996) “Intervencionismo militar e modernização em Portugal no século XIX”, in Gomez, editor, *Fuerzas Armadas y Poder Político en el Siglo XX de Portugal y España*, Mérida: Universidad Nacional de Educación a Distancia, Centro Regional de Extremadura, pp.15-25.
- Martínez, Ramón Gómez (2009) *El Estatuto Jurídico-Constitucional del Militar de Carrera en España*, Editorial de la Universidad de Granada, Tesis Doctoral en Derecho. Disponível em: <https://hera.ugr.es/tesisugr/17712944.pdf> (lido em 07-Mai-2019)
- Martínez, Ramón Gómez (2010) *Constitución y Fuerza Militar (1808-1978)*, Editorial de la Universidad de Granada.
- Martinho, João Duque (2017a) *Competências da Guarda Nacional Republicana e da Polícia Marítima no Quadro de Atribuições do Sistema de Autoridade Marítima: Redundância ou Complementaridade*. Lisboa: Instituto Universitário Militar, Trabalho de Investigação Individual do Curso de Estado-Maior Conjunto 16/17. Disponível em: https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/21394/1/TII%20VF_Duque%20Martinho_AP.pdf (lido em 23-Jun-2019)
- Martinho, João Duque (2017b) “Competências da Guarda Nacional Republicana e da Polícia Marítima no quadro de atribuições do sistema de autoridade marítima: redundância ou complementaridade”, *Revista de Direito e Segurança*, Ano V, nº10, Jul-Dez, pp.89-138.
- Martinho, João Duque (2018) “O duplo uso e as redundâncias institucionais”, *Diário de Notícias*, 06-Jul. Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/o-duplo-uso-e-as-redundancias-institucionais-9561469.html> (lido em 19-Jun-2019)
- Martins, José (2002) “Segurança Interna e Manobras de Diversão”, *Avante*, nº1483, 02-Mai. Disponível em: <http://www.pcp.pt/avante/20020502/483f2.html> (lido em 09-Abr-2014)
- Martins, Rocha (2009) *Pimenta de Castro. Ditador Democrático*, Lisboa: Bonecos Rebeldes.
- Martray, Joseph (1978) “Les Leçons de la Catastrophe de l'Amoco Cadiz”, *Environmental Policy and Law*, nº4, pp.172-176.
- Marturano, Gaspare (2016) *World Coast Guards. Global Sea Guardians*, The Maritime Network.
- Mascarenhas, Eduardo (1999a) “Marinha em pé de guerra. Oficiais, sargentos e praças tocaram a reunir”, *Diário de Notícias*, 13-Mai, p.9.
- Mascarenhas, Eduardo (1999b) “Espírito Santo desagrada a militares da nova geração”, *Diário de Notícias*, 26-Jun, p.14.
- Mata, Eugénia; Nuno Valério (2003) *História Económica de Portugal. Uma Perspectiva Global*, Lisboa: Editorial Presença, 2ªedição.
- Mateus, Abel (1998) *Economia Portuguesa. Desde 1910*, Lisboa: Verbo, 2ª edição.
- Mateus, Abel; Margarida Mateus (2001a) *Microeconomia. Teoria e Aplicações I*, Lisboa: Verbo.
- Mateus, Abel; Margarida Mateus (2001b) *Microeconomia. Teoria e Aplicações II*, Lisboa: Verbo.
- Matias, Nuno Vieira (2010) “Portugal-Que Poder no Mar?”, *Revista de Marinha*, Fev-Mar, pp.15-17. Disponível em: http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1492:portuga

[l-mar&catid=104:marinha-de-guerra&Itemid=293](#) (lido em 20-Mar-2015)

Matland, Richard (1995) “Synthesizing the Implementation Literature: The Ambiguity-Conflict Model of Policy Implementation”, *Journal of Public Administration Research and Theory*, Vol.5, nº2, April, pp.145-174.

Matos, Luís Salgado (2008) *Como Evitar Golpes Militares*, Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.

Matos, Luís Salgado; Mário Bacalhau (2001) *As Forças Armadas em Tempo de Mudança. Uma Mensagem à Opinião Pública nas Vésperas do Século XXI*, Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, Edições Cosmos.

Maxwell, Kenneth (1995) *A Construção da Democracia em Portugal*, Lisboa: Editorial Presença.

MCA-Maritime and Coastguard Agency (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-Maritime and Coastguard Agency (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-Maritime and Coastguard Agency (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, nº2, Summer, pp.53-63.

MDN (2016) “Costa Portuguesa mais segura”, *Ministério da Defesa Nacional*, 28-Nov. Disponível em: <https://www.defesa.pt/Paginas/CostaPortuguesamaissegura.aspx> (lido em 14-Jul-2019)

MDN (2017a) “Marcos Perestrello: “Costa Segura” chegará a toda a costa até ao final de 2018”, *Ministério da Defesa Nacional*, 12-Abr. Disponível em: <https://www.defesa.pt/Paginas/Marcos.aspx> (lido em 12-Jul-2019)

MDN (2017b) “Costa mais Segura no Algarve”, *Ministério da Defesa Nacional*, 28-Jul. Disponível em: <https://www.defesa.pt/Paginas/CostamaisSeguranoAlgarve.aspx> (lido em 12-Jul-2019)

MDN (2018) *Comunicação pessoal*, Lisboa: Gabinete do Ministro, Email de 13-Mar-2018 16:16.

MDN (2019a) *Pergunta 1976/XIII/4ª, de 30 de Abril de 2019*, Lisboa: Gabinete do Ministro, 30-Mai.

MDN (2019b) “Sistema “Costa Segura” implementado na costa portuguesa garante a segurança da navegação”, *Ministério da Defesa Nacional*, 11-Jul. Disponível em: <https://www.defesa.pt/Paginas/Sistema“CostaSegura”implementadonacostaportuguesagaranteasegurançadanavegação.aspx> (lido em 12-Jul-2019)

Mead, Hilary (1947) *Trinity House*, London: Sampson Low, Marston & Co., Ltd.

Meilinger, Phillip (1989) “The Admirals’ Revolt of 1949: Lessons for Today”, *Parameters*, Set, pp.81-96. Disponível em: <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a517025.pdf> (lido em 08-Fev-2019)

Melnis, Ēriks; Arturs Garonskis; Aleksandrs Matvejevs (2006) “Development of the Policing in Latvia”, *Jurisprudencija*, nº1(79), pp.72–84. Disponível em: https://www.mruni.eu/upload/iblock/9c9/8_melnis_garonskis_matvejevs.pdf (lido em 09-Out-

- 2019)
- Meneses, Filipe Ribeiro de (2009) *Salazar. Uma Biografia Política*, Lisboa: Edições D.Quixote, 4ª edição 2010.
- MEPAT (1997) *Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI–Livro Branco*, Lisboa: MEPAT, Out.
- Mesquita, António Arnaldo; João Pedro Henriques (1999) “Parentes pobre não, obrigado”, *Público*, 29-Jun, p.16. Disponível em: <https://www.publico.pt/1999/06/29/jornal/parentes-pobres-nao-obrigado-135552> (lido em 17-Jul-2018)
- Michoux, Laurent (2007) “SPATIONAV: Pierre angulaire de la protection et de la sauvegarde maritime”, *Revue de l'électricité et de l'électronique*, nº6-7, pp.81-84. Disponível em: http://www.science-ethique.org/site_ES/fichiers/docs/977_ree_0607_invite_1.pdf (lido em 30-Dez-2018)
- Millás, Juan José (2013) “Luis Roldán, el rostro de la corrupción: “Y sí, delinquí””, *El País*, 17-Nov. Disponível em: https://elpais.com/politica/2013/11/15/actualidad/1384533687_745330.html (lido em 12-Mar-2019)
- Miller, Paul David (1992) *Both Swords & Plowshares*, Institute for Foreign Policy Analysis, National Security Paper nº10.
- Miller, Russell (2010) “Germany's Basic Law and the Use of Force”, *Indiana Journal of Global Legal Studies*, vol. 17, nº2, Verão, pp.197-206.
- Millie, Andrew; Dilip K. Das, editors (2008) *Contemporary issues in law enforcement and policing*, CRC Press.
- Mills, Charles Wright (1956) *The Power Elite*, New York: Oxford University Press.
- Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (2012) *L'essentiel en sûreté portuaire, Version 01*, Paris: DGITM/DST/DSûT, 23-Jan. Disponível em: http://www.officierdeport.com/wa_files/12_2001_2023_20dossier_20essentiel_20s_C3_BBret_C3_A9_20portuaire_20version_2001.pdf (lido em 30-Dez-2018)
- Ministère de la Transition écologique et solidaire (2017) *Stratégie nationale pour la mer et le littoral*, Paris. Disponível em: https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/17094_Strategie-nationale-pour-la-mer-et-le-littoral_fev2017.pdf (lido em 12-Dez-2018)
- Ministério da Marinha (1942) “Missão Hidrográfica da Costa de Portugal”, *Anais de Marinha*, ano IV, tomo IV, número especial Dez.
- Ministério da Marinha (1966) *A Marinha nos Últimos 40 Anos. 1926-1966*, Lisboa: Ministério da Marinha.
- Ministry of Infrastructure and the Environment (2015) *The Dutch Maritime Strategy 2015–2025*, The Hague: Ministry of Infrastructure and the Environment, Jan. Disponível em: <https://www.government.nl/documents/reports/2015/07/07/the-dutch-maritime-strategy-2015-2025> (lido em 21-Ago-2019)
- Mira, Ricardo García, editor (2013) *Readings on the Prestige Disaster. Contributions from the Social Sciences*, Coruña: Institute for Psychosocial Studies and Research “Xoan Vicente Viqueira”.
- Miranda, Francisco Alía (2018) *Historia del Ejército español y de su intervención política*, Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Miranda, Jorge (2018) “Estado, Constituição e Forças Armadas”, *Seminário “A Segurança, a Defesa Nacional e as Forças Armadas. Um Debate Indispensável”*. Faculdade de Direito de Lisboa, Grupo

- de Reflexão Estratégica Independente. 04-Jul. Programa disponível em: <http://gri-portugal.org/informacaoDetalhe.php?id=53> (lido em 30-Set-2019)
- Mitchell, James (2013) *The Canadian Coast Guard in Perspective*, Ottawa: Action Canada, Aug. Disponível em: http://www.actioncanada.ca/wp-content/uploads/2014/04/Canadian-Coast-Guard-In-Perspective_EN.pdf (lido em 10-Set-2019)
- MMO-Marine Management Organization (2012) *Memorandum of Understanding*, London: Ministry of Defence and Marine Management Organization, Ago. Disponível em: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140305103721/http://www.marinemanagement.org.uk/about/documents/mou/mod.pdf> (lido em 26-Set-2018)
- MoD-Denmark Ministry of Defence (2011) *SAR Denmark (volume I) Organisation*, Copenhagen: Denmark Ministry of Defence, Rescue Council for Shipping and Aviation, Mar. Disponível em: <https://www2.forsvaret.dk/eng/Organisation/Search-and-Rescue/Documents/SAR%20Denmark.pdf> (lido em 21-Ago-2019)
- MoD-Ireland Ministry of Defence (2015a) *White Paper on Defence*, Dublin: Ministry of Defence, Ago. Disponível em: https://www.defence.ie/system/files/media/file-uploads/2018-06/wp2015eng_1.pdf (lido em 26-Ago-2019)
- MoD-Netherlands Ministry of Defence (2014) *Fundamentals of Maritime Operations. Netherlands maritime military doctrine*, The Hague: Ministry of Defence, 13-Fev. Disponível em: <https://english.defensie.nl/downloads/publications/2014/02/13/netherlands-maritime-military-doctrine> (lido em 21-Ago-2019)
- MoD-Norwegian Ministry of Defence (2013) *Competency for a new era*, Oslo: Ministry of Defence, Ago. Disponível em: <https://www.regjeringen.no/contentassets/16eb33bcb4b847509f9f7b28f7cfbafa/eng/pdfs/stm201220130014000engpdfs.pdf> (lido em 21-Ago-2019)
- MoD-Sweden Ministry of Defence (2015b) *Sweden's Defence Policy 2016 to 2020*, Stockholm: Ministry of Defence, 01-Jun. Disponível em: https://www.government.se/49c007/globalassets/government/dokument/forsvarsdepartementet/swe_den_defence_policy_2016_to_2020 (lido em 21-Ago-2019)
- MoD-UK Ministry of Defence (2017) *UK Operations: the Defence contribution to Resilience and Security*, Joint Doctrine Publication 02 (JDP 02), 3rd Edition, Fev. Disponível em: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/591639/20170207_JDP02_Resilience_web.pdf (lido em 21-Ago-2019)
- Moe, Terry (1984) "The New Economics of Organization", *American Journal of Political Science*, vol.28, n°4, Nov, pp.739-777.
- Monar, Jörg (2006) "The Project of a European Border Guard: Origins, Models and Prospects in the Context of the EU's Integrated External Border Management", in Caparini e Marenin, editors, *Borders and Security Governance: Managing Borders in a Globalised World*, Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces, pp.173-188.
- Monconduit, Romain (2012) *Evolution juridique de la fonction de préfet maritime et de l'action de l'Etat en mer en métropole et en outre-mer*, Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord, Juin. Disponível em: https://www.premar-manche.gouv.fr/uploads/manche/pages/docs-aem/doc_evolution-historique_juridique-du-prefet-maritime_vf.PDF (lido em 10-Dez-2018)
- Monteiro, Nuno Sardinha; António Anjinho Mourinha (2010) "A Marinha de Duplo Uso e a Pós-

- Modernidade na Utilização do Poder Marítimo”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXL, Jul-Set, pp.415-447.
- Monteiro, Nuno Sardinha; António Anjinho Mourinha (2011) “Marinha de Duplo Uso: Um Conceito (Pós-) Moderno de Utilização do Poder Marítimo”, *Segurança e Defesa*, nº16, Jan-Mar, pp.100-111.
- Monteiro, Nuno Sardinha (2012) “Modelo Português de Atuação do Estado no Âmbito da Segurança no Mar”, in Cajarabille et al, coords, *A Segurança no Mar. Uma Visão Holística*, Mare Liberum, pp.367-396.
- Montero, José Luis Expósito (2015) “«¡Armada española, inspección!»”, *Revista Española de Defensa*, Ano 28, nº320, Set, pp.40-45. Disponível em: <http://www.defensa.gob.es/Galerias/gabinete/red/2015/red-320-vigilancia-pesquera.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- MOPTC-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (2006) *Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário. Versão para Consulta*, Lisboa: MOPTC, Dez.
- Morais, Carlos Blanco de (2000) “Alinhamentos sobre o regime jurídico da organização e funcionamento da Defesa Nacional e das Forças Armadas”, in Moraes; Araújo; Leitão, eds *O Direito da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, Lisboa: Instituto de Defesa Nacional, Edições Cosmos, pp.27-134.
- Morais, Carlos Blanco de; António Araújo; Alexandra Leitão, editores (2000) *O Direito da Defesa Nacional e das Forças Armadas*, Lisboa: Instituto de Defesa Nacional, Edições Cosmos.
- Morin, Michel (2016) “La disparition de l’administration des affaires maritimes et le devenir des agents de cette administration”, *Neptunus e.revue*; Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 22, nº2. Disponível em: <https://cdmo.univ-nantes.fr/neptunus-e-revue/annees-2010/> (lido em 14-Dez-2018)
- Morrison, Anthony (2012) *Places of refuge for ships in distress: problems and methods of resolution*, Martinus Nijhoff Publishers.
- Mortimer, Theo (1999) “175 Years of the Royal National Lifeboat Institution”, *Dublin Historical Record*, vol.52, nº2, Autumn, pp.138-142.
- Mosca, Gaetano (1939) *The Ruling Class (Elementi di Scienza Politica)*, New York & London: McGraw Hill Book Company.
- Moskos, Charles (1981) *Institution versus Occupation: Contrasting Models of Military Organization*, Department of Sociology-Northwestern University, Evanston, IL 60201, February.
- Mossop, Joanna (2010) “Maritime Security in New Zealand”, in Klein; Mossop; Rothwell, editors, *Maritime Security. International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand*, Routledge, pp.54-75.
- Mozzicafreddo, Juan; João Salis Gomes, organizadores (2001) *Administração e Política. Perspectivas de Reforma da Administração Pública na Europa e nos Estados Unidos*, Oeiras: Celta Editora.
- Mozzicafreddo, Juan (2001) “Modernização da Administração Pública e Poder Político”, in Mozzicafreddo e Gomes, org, *Administração e Política. Perspectivas de Reforma da Administração Pública na Europa e nos Estados Unidos*, Oeiras: Celta Editora, pp.1-33.
- Mueller, Dennis (2003) *Public Choice III*, Cambridge University Press.
- 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.
- Murray, Leonard (1994) “Maritime enforcement. The Canadian federal government’s marine fleets and the navy’s mission”, *Marine Policy*, vol.18, nº6, pp.521-529.
- Musgrave, Richard; Peggy Musgrave (1989) *Public Finance in Theory and Practice*, McGraw-Hill International Editions, 5th edition.
- Nafria, Juan Carlos Domínguez (2003) “Perfiles institucionales del Almirantazgo en España”, *La Institución del Almirantazgo en España*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, Ciclo de Conferencias, Abr, pp.13-55. Disponível em: <http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/42cuaderno/CM42.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Nagelmackers, Henri-G. (1980) “Aftermath of the Amoco Cadiz. Why must the European Community act?”, *Marine Policy*, Jan, pp.3-18.
- NAO-National Audit Office (2003) *Fisheries Enforcement in England. Report by the Comptroller and Auditor General*, Londres: NAO, Abr. Disponível em: <https://www.nao.org.uk/wp-content/uploads/2003/04/0203563.pdf> (lido em 31-Dez-2018)
- Nascimento, João Silva do (2019) *Comunicação pessoal*, 22-Jul-2019.
- Natal, Alfredo (1999) “Apreensões quanto à lei do serviço militar”, *Jornal de Notícias*, 21-Mai, p.4.
- Natova, Anna Mihneva (2005) *The Relationship between United Nations Convention on the Law of the Sea and the IMO Conventions*, University of Virginia. Disponível em: http://www.un.org/depts/los/nippon/unff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/natova_0506_bulgaria.pdf (lido em 02-Set-2018)
- Navarros, César (1948) “Marinha de Pesca”, *Defesa Nacional*, nº169, Mai, p.30.
- 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)
- Neocleous, Mark (2000) *The fabrication of social order: a critical theory of police power*, Pluto Press.
- Neves, João Pires; António Rebelo Duarte (2013) *A Maritimidade Portuguesa. Do Reavivar da Consciência à Oportunidade do Desenvolvimento*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval nº44, Jan-Mar. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n44_janeiro_marco_2013.pdf (lido em 22-Out-2016)
- Neves, Rui Órtigão (2019) “Marinha ou Armada? Não é uma questão semântica”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLIX, Tomos 1 a 6, Jan-Jun, pp.183-192.
- Nevitt, Mark (2014) “Unintended Consequences: The Posse Comitatus Act in the Modern Era”, *Cardozo Law Review*, vol.36, issue 1, 30-Out, pp.119-175. Disponível em: <http://cardozolawreview.com/wp-content/uploads/2018/08/NEVITT.36.1.pdf> (lido em 10-Nov-2018)

- Nguyen, Alex (1996) “L'étendue en mer des pouvoirs de police du maire”, *Neptunus e.revue*; Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol.2, nº2. Disponível em: <https://cdmo.univ-nantes.fr/cdmo-centre-de-droit-maritime-et-oceanique/annees-1990-1451475.kjsp?RH=1339768045590> (lido em 30-Dez-2018)
- Niskanen, William (2008) *Reflections of a political economist: selected articles on government policies and political processes*, Washington DC: Cato Institute.
- Nogueira, Joaquim Fernando (1995) *A Política de Defesa Nacional*, Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Ministério da Defesa Nacional.
- Nolte, Georg, editor (2003) *European Military Law Systems*, Berlin: De Gruyter Recht.
- Nolte, Georg; Heike Krieger (2003a) “European Military Law Systems – Summary and Recommendations”, in Nolte, editor, *European Military Law Systems*, Berlin: De Gruyter Recht, pp.19-182.
- Nolte, Georg; Heike Krieger (2003b) “Comparison of European Military Law Systems”, in Nolte, editor, *European Military Law Systems*, Berlin: De Gruyter Recht, pp.1-17.
- Noronha, Eduardo (1950) *Origens da Guarda Nacional Republicana: II Parte A Guarda Municipal*, Lisboa: Guarda Nacional Republicana.
- Noronha, Mário Jorge de (1952) “A posição da Aviação Naval”, *Anais do Clube Militar Naval*, vol.7 a 9, Jul-Set, ano LXXXII, pp.305-310.
- North, Douglass (1992) *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge University Press.
- Nouvel Observateur* (2013) “Une femme général de gendarmerie pour la première fois”, *Nouvel Observateur*, 27-Mar 18h03. Disponível em: <https://www.nouvelobs.com/societe/20130327.OBS5901/une-femme-general-de-gendarmerie-pour-la-premiere-fois.html> (lido em 30-Dez-2018)
- Novais, Jorge Reis (2006) *Contributo para uma Teoria do Estado de Direito*, Coimbra: Almedina.
- Nunes, Pedro (2015) *Portugal no Atlântico: A Rota Marítima da Cocaína para a Europa*, CEDIS Working Papers nº2/2015, FD-UNL CEDIS, Julho. Disponível em: http://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2017/10/CEDIS-working-paper_DSD_Portugal-no-Atlântico_a-rota-marítima-da-cocaína-para-a-Europa.pdf (lido em 13-Ago-2018)
- Nuñez, José María Blanco (2007) “Transformación de la Armada”, in Sepúlveda e Alda editores, *Fuerzas Armadas y Políticas de Defensa: Transición y modernización*, Madrid: Instituto Universitario “General Gutiérrez Mellado”, pp.363-380.
- O'Brien, Tim (2018) “Ownership of Dún Laoghaire Harbour to be transferred on Wednesday”, *The Irish Times*, 29-Set 00:29. Disponível em: <https://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/ownership-of-dún-laoghaire-harbour-to-be-transferred-on-wednesday-1.3645069> (lido em 26-Ago-2019)
- O'Rourke, Ronald (2005). *Homeland security: Navy operations—background and issues for congress*, Washington DC: Congressional Research Service Report nºRS21230, Nov. Disponível em: <https://www.hsdl.org/?abstract&did=458075> (lido em 06-Nov-2018)
- Observador (2018) “Frontex-Portugal reforça presença nas missões da Frontex com mais de 500 polícias e militares”, *Observador*, 15-Mar. Disponível em: <https://observador.pt/2018/03/15/portugal-reforca-presenca-nas-missoes-da-frontex-com-mais-de-500-policias-e-militares/> (lido em 04-Set-2018)

- Observador (2019) “Polícia Marítima quer subir efetivo policial para 722 agentes até 2022”, *Observador*, 24-Jul 16:34. Disponível em: https://observador.pt/2019/07/24/policia-maritima-quer-subir-efetivo-policial-para-722-agentes-ate-2022/?fbclid=IwAR2UWPAg6MRJXL2bj_YPu95cNovC0V5QSkYHavTscSe4V40_xheuQEjUK4 (lido em 25-Jul-2019)
- Odier, Françoise (2009) “Éloge de Jean Morin”, *Revue Maritime*, n°486, Set, pp.78-80. Disponível em: <http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2009/8-elogue%20de%20Jean%20Morin.pdf> (lido em 14-Dez-2018)
- OECD-Organisation for Economic Co-operation and Development (2014) *International Regulatory Co-operation and International Organisations: The Cases of the OECD and the IMO*, OECD Publishing. Disponível em: https://www.oecd-ilibrary.org/governance/international-regulatory-co-operation-and-international-organisations_9789264225756-en (lido em 28-Ago-2018)
- Oehling, Hermann (1967) *La Función Política del Ejército*, Madrid: Instituto de Estudios Políticos.
- Oliva, Gianni (2014) *I Carabinieri 1814-2014. Duecento Anni di Storia*, Torino: Daniela Piazza Editore.
- Oliván, Manuel Quero (2002) “La Sociedad Española de Salvamento de Náufrago”, *Aljaranda-Revista de estudios tarifeños*, ISSN 1130-7986, n°47, pp.28-35. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/152671> (lido em 09-Abr-2019)
- Oliveira, José Manuel (2007) “Pescadores ameaçam levar protestos contra multas até frente ao Parlamento”, *Diário de Notícias*, 13-Mar. Disponível em: <https://www.dn.pt/arquivo/2007/interior/pescadores-ameacam-levar-protestos-contras-multas-ate-frente-ao-parlamento-654194.html> (lido em 26-Jun-2019)
- Oliveira, Maurício de (1936) *Armada Gloriosa: A Marinha de Guerra Portuguesa no Séc.XX (1900-1936)*, Lisboa: Parceria A.M.Pereira.
- Oliveira, Maurício de (1968) *Pereira da Silva. Oficial–Ministro–Doutrinador*, Lisboa: Editora Marítimo-Colonial.
- Olmedo, Nuria (2004) *Guardia Civil ¿Policías o soldados?*, Córdoba: Editorial Almuzara, 2ªedición.
- Olmos, José María de Francisco (2011) “La Revolución de 1868 y la Elección de un Rey para para España: los candidatos y sus problemas”, *Hidalguía*, año LVIII, n°344, pp.83-114. Disponível em: <https://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=2ahUKewjT1oPq7oTiAhVSTBoKHVGyC8gQFjACegQIBxAC&url=https%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F3662513.pdf&usg=AOvVaw220zap-k8vWiDYBOVxWV5R> (lido em 30-Abr-2019)
- Olson, Mancur (1965) *The Logic of Colective Action*, Harvard University Press.
- Ordóñez, Miguel Fernández (2000) *La competencia*, Madrid: Alianza Editorial S.A.
- Orive, Javier de Granda (2019) “La Guardia Marítima Colonial de Guinea”, *Revista General de Marina*, Tomo 276, Mar, pp.247-255. Disponível em: <http://www.armada.mde.es/archivo/rgm/2019/03/RGMmarzo.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Ostrom, Elinor (1999) “Institutional Rational Choice: An Assessment of the Institutional Analysis and Development Framework”, in Sabatier, editor, *Theories of the Policy Process*, Westview Press, pp.35-71.
- Osuna, José Javier Olivas (2014) *Iberian Military Politics-Controlling the Armed Forces during Dictatorship and Democratisation*, New York: Palgrave MacMillan.
- Otero, Paulo; Pedro Gonçalves, coordenadores (2017) *Tratado de Direito Administrativo Especial*

- Volume I*, Coimbra: Almedina, Abr, 2ª reimpressão da 1ª edição de 2009.
- Pacheco, Luís Bessa (2016) “A Génese da Polícia Marítima”, *Revista da Armada*, Fev, pp.21-23.
- Paes, José Castanho (2007) “Conhecimento, Uso e Controlo do Mar Português”, *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 14-Abr. Disponível em: http://database.jornaldefesa.pt/forcas_armadas/marinhas/Conhecimento%20Uso%20e%20Controlo%20do%20Mar%20Português.pdf (lido em 20-Jul-2019)
- Paes, José Castanho (2009) *A incoerência da criação de uma Guarda Costeira portuguesa fora da Marinha*, edição do autor, 07-Set.
- Paes, José Castanho (2011) “O Senhor Ministro da Administração Interna e a Salinidade das Águas”, *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 30-Out. Disponível em: http://database.jornaldefesa.pt/politicas_de_defesa/portugal/O%20Senhor%20ministro%20da%20Administração%20Interna%20e%20a%20salinidade%20das%20águas.pdf (lido em 20-Jul-2019)
- Palma, Jorge Novo (2011) *O Papel das Forças Armadas nas Operações Inter-Agências de Combate às Ameaças Emergentes em Portugal*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval nº38, Jul-Set. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n38_julho_setembro_2011.pdf (lido em 08-Jan-2017)
- Pape, Janus (2019) *Comunicação pessoal*, Korsør: Danish Maritime Authority, Email de 16-Set-2019, anexo c.3.11.
- Pargana, Miguel Júdice (2017) *O exercício da autoridade do Estado no mar*, Universidade Nova de Lisboa-Faculdade de Direito, Dissertação de mestrado, Set.
- Parsons, Wayne (1995) *Public Policy. An Introduction to the Theory and Practice of Policy Analysis*, Edward Elgar.
- Patureau-Prot, Adeline (2017) *Comprendre et appliquer la loi Littoral: les fondamentaux*, Fort-de-France: Ministère du Logement et de l’Habitat Durable, 30 mars. Disponível em: <http://www.aduam.com/etudes/LL%20outre-mer%2024%2003%2017.pdf> (lido em 28-Dez-2018)
- Paula, Eurípedes Simões de (1966) “As origens das Corporações de Ofício: as corporações em Roma”, *Revista de História*, ano XVII, vol.32, nº65, 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 (2011a) “Serviço de Combate à Poluição do Mar”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLI, tomos 7 a 9, Jul-Set, pp.507-534.
- Paulo, Jorge Silva (2011b) “‘Marinha de duplo uso’: uma reflexão”, *Diário de Notícias*, 24-Set, p.55. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=2016147&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2011c) “Autoridade do Estado e o mar”, *Diário de Notícias*, 22-Out, p.55. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=2072117 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2012a) “Militares e polícias: competências”, *Diário de Notícias*, 20-Abr, p.55. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=2431117&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2012b) “Uso e abuso do ‘duplo uso’”, *Diário de Notícias*, 11-Jun. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=2601862&seccao=Convidados (lido em 20-Mar-2015)

- Paulo, Jorge Silva (2012c) “Será que o soldado deve educar o príncipe?”, *Diário de Notícias*, 27-Jun 01:00. Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/sera-que-o-soldado-deve-educar-o-principe-2632522.html> (lido em 28-Jul-2019)
- Paulo, Jorge Silva (2012d) “O milagre de Santa Luzia”, *Diário de Notícias*, 08-Ago, p.55. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=2709361&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2012e) “A fé nos esquemas”, *Diário de Notícias*, 24-Set, p.55. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=2786726&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2012f) “Marinha: vigilância e fiscalização”, *Diário de Notícias*, 06-Dez, p.55. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=2929721&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2012g) “A ‘Marinha de Duplo Uso’: Uma Reflexão”, *Segurança e Defesa*, Vol.23, Nov 2012/Jan 2013, pp.42-47.
- Paulo, Jorge Silva (2013a) “Vai para o caminho!”, *Diário de Notícias*, 10-Jan, p.55. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=2985025&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2013b) “Saudades do Conselho da Revolução”, *Diário de Notícias*, 16-Mai, p.55. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=3221935&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2013c) “Coordenação da segurança no mar”, *Diário de Notícias*, 20-Jun. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=3275863&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2013d) “Capacidades não dão autoridade”, *Diário de Notícias*, 30-Ago. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=3394468&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2013e) “A Criação da Autoridade Marítima Nacional”, *I Conferência da ASPPM: O Sistema de Autoridade Marítima-Perspetiva da Segurança e dos Direitos dos Cidadãos*, Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 14-Nov, pp.13-23 e 50-57. Disponível em: <http://www.asppm.pt/41-i-conferencia-da-asppm-o-sam-perspetiva-da-seguranca-e-dos-direitos-dos-cidadaos> (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2014a) “Culto Marinheiro”, *Diário de Notícias*, 12-Abr-2014, p.47.
- Paulo, Jorge Silva (2014b) “Salvamento da Marinha”, *Diário de Notícias*, 13-Jun. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=3969406 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2014c) “Fronteiras das Forças Armadas em Democracia”, *Segurança e Defesa*, nº29, Ago-Out 2014, pp.66-75.
- Paulo, Jorge Silva (2014d) “Fiscalização da pesca”, *Diário de Notícias*, 18-Jun, p.55. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=3977128&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2014e) “Fronteiras entre a Defesa Nacional e a Segurança Interna”, *II Conferência da ASPPM: A Dicotomia Segurança/Investigação Criminal*, Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 19-Set, pp.13-17 e 61-63. Disponível em: http://www.asppm.pt/images/ficheiros/Livro_2_CONFERENCIA.pdf (lido em 20-Nov-2015)

- Paulo, Jorge Silva (2015a) “O mar é da Marinha?”, *Diário de Notícias*, 05-Mar, pp.6-7. Disponível em:
http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=4435286&seccao=Convidados&page=-1
(lido em 20-Mar-2015)
- Paulo, Jorge Silva (2015b) *A Autoridade Marítima Nacional*, Lisboa: Chiado Editora.
- Paulo, Jorge Silva (2015c) “A Autoridade Marítima Nacional: A Orgânica e o Enquadramento Jurídico”, *Revista de Direito e Segurança*, nº5, Jan-Jun, pp.65-171.
- Paulo, Jorge Silva (2016a) “Contributos para a história institucional da Autoridade Marítima”, *Revista Eletrónica de Direito*, nº3. Disponível em: <http://www.cije.up.pt/content/contributos-para-hist%C3%B3ria-institucional-da-autoridade-mar%C3%ADtima> (lido em 05-Jan-2017)
- Paulo, Jorge Silva (2016b) “Perplexidades com a Autoridade Marítima”, *Revista de Direito e Segurança*, nº8, Jul-Dez, pp.115-159.
- Paulo, Jorge Silva (2017a) *Autoridade marítima: Quem manda?*, CIES e-Working Paper nº214/2017, ISCTE-IUL, Novembro. Disponível em: https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/14536/1/214_2017_Jorge%20Silva%20Paulo.pdf (lido em 03-Abr-2018)
- Paulo, Jorge Silva (2017b) “Subsídios para a História Institucional da Polícia e da Fiscalização Marítimas”, *Revista de Direito e Segurança*, nº10, Jul-Dez, pp.139-169.
- Paulo, Jorge Silva (2018a) *Armada na Autoridade marítima: Porquê?*, CIES e-Working Paper nº218/2018, ISCTE-IUL, Março. Disponível em: https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/15389/1/CIES-WP218_Jorge%20Silva%20Paulo.pdf (lido em 30-Mai-2018)
- Paulo, Jorge Silva (2018b) “Porque Não Devem os Militares Ser Polícias, em Democracia”, *Nação e Defesa*, nº149, Mai, pp.166-185.
- Paulo, Jorge Silva (2018c) “Sobre a lei de bases da Autoridade Marítima”, *Diário de Notícias*, 18-Jun, p.52. Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/sobre-a-lei-de-bases-da-autoridade-maritima-9312361.html> (lido em 06-Abr-2018)
- Paulo, Jorge Silva (2018d) “Subsídios para a História Institucional da Autoridade Marítima. Reformas do Ministério da Marinha com Impacto na Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLVIII, Jan-Jun, pp.63-92.
- Paulo, Jorge Silva (2018e) *A Autoridade do Estado no Mar. Génese e Ordenamento da Autoridade Marítima*, Lisboa: Chiado Editora.
- Paulo, Jorge Silva (2019a) “Modelos de Autoridade Marítima no mundo: a França”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CL, Jun-Dez, no prelo.
- Paulo, Jorge Silva (2019b) *Modelos de Autoridade Marítima no mundo: Reino Unido e Estados Unidos da América*, CIES e-Working Paper nº226/2019, ISCTE-IUL, Outubro. Disponível em: https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/18794/1/WP226_2019.pdf (lido em 14-Out-2019)
- Paulo, Jorge Silva; António Garcia Pereira (2017) “Classificar segurança militar desclassificada”, *Público*, 20-Dez 07:05. Disponível em: <https://www.publico.pt/2017/12/20/politica/opiniao/classificacao-de-seguranca-militar-desclassificada-1796435> (lido em 08-Jul-2019)
- PCP (2012) *Apreciação Parlamentar N.º 43T/XII/2.ª Decreto-Lei n.º235/2012, de 31 de outubro*, Lisboa: Grupo Parlamentar do PCP na Assembleia da República, 29-Nov.
- PCP (2015) *Pergunta n.º 832/XII-4ª. Exoneração do Comandante Geral da Polícia Marítima*, Lisboa: Grupo Parlamentar do PCP na Assembleia da República, 30-Jan.

- PCP (2016) *Projeto de Lei n.º 237/XIII-1ª. Aprova a orgânica da Polícia Marítima*, Lisboa: Grupo Parlamentar do PCP na Assembleia da República, 18-Mai.
- PCP (2019a) *Pergunta n.º 1976/XIII-4ª. Violação de direitos das associações profissionais dos Militares*, Lisboa: Grupo Parlamentar do PCP na Assembleia da República, 30-Abr.
- PCP (2019b) *Programa Eleitoral do PCP. Política Patriótica e de Esquerda*, Lisboa: Partido Comunista Português. Disponível em: <https://www.cdu.pt/2019/programa-eleitoral-do-pcp#documento> (lido em 30-Set-2019)
- PDBA-Base de Datos Políticos de las Américas (1998) “Misión de las fuerzas armadas”, *Análisis comparativo de constituciones de los regímenes presidenciales*. Georgetown University y Organización de Estados Americanos. Disponível em: <http://pdba.georgetown.edu/Comp/Seguridad/Armadas/mision.html> (lido em 07-Mai-2019)
- Peacock, Alan (1997a) *Public Choice Analysis in Historical Perspective*, Cambridge University Press.
- Peacock, Alan (1997b) *The Political Economy of Economic Freedom*, Edward Elgar.
- Pedraja, René De la (1994) *A historical dictionary of the U.S. merchant marine and shipping industry: since the introduction of steam*, Greenwood Press.
- Pelegrín, Federico (2015) “La organización del servicio de resguardo marítimo en España durante la minoría de edad de Isabel II”, *Revista de historia naval*, Ano XXXII, nº131, pp.53-67. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/309722919_La_organizacion_del_servicio_de_resguardo_maritimo_en_Espana_durante_la_minoria_de_edad_de_Isabel_II (lido em 07-Abr-2019)
- Pelegrín, Federico (2016) “La organización del Servicio del Resguardo Marítimo en España desde la caída de Espartero hasta el fin del reinado de Isabel II (1843-1868)”, *Revista de historia naval*, Ano XXXIV, nº133, pp.41-56.
- Peltzman, Sam (1989) *The Economic Theory of Regulation after a Decade of Deregulation*, Brookings Papers on Economic Activity, Brookings Institution.
- Penney, Howard (1973) “A Brief History of the Defense Mapping Agency”, *Photogrammetric Engineering*, Mai, pp.469-472.
- Pereira, Consiglieri Sá (1924) *A Noite Sangrenta*, Lisboa: Aillaud & Bertrand.
- Pereira, Helena (1999) “Associação dos Oficiais das Forças Armadas. Contra a polivalência e baixos salários”, *Público*, 15-Mai, p.10. Disponível em: <https://www.publico.pt/1999/05/15/jornal/como-ser-general-mais-depressa-133540> (lido em 17-Jul-2018)
- Pereira, José Rodrigues (1997) “A Capitania do Porto de Aveiro. Órgão Local do Sistema da Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXVII, Tomos 4 a 6, Abr-Jun, pp.259-307.
- Pereira, Manuel (1990) “Política de Segurança Interna”, *Nação e Defesa*, nº054, Abr-Jun, pp.10-31.
- Pereira, Rui (2010) “Segurança Interna e Defesa Nacional-Autonomia e Convergência das Funções de Soberania”, *I Congresso Nacional de Segurança e Defesa (Lisboa)*, Loures: Diário de Bordo, pp.75-85.
- Pereira, Rui (2012a) “Política e Segurança: Antinomia ou Compatibilidade”, in Correia e Duque, editores, *O Poder Político e a Segurança*, Lisboa: Fonte da Palavra, pp.11-22.
- Pereira, Rui (2012b) “A Segurança na Constituição”, in Gouveia, editor, *Estudos de Direito e Segurança*, Coimbra: Almedina, Vol.II, pp.409-421.
- Perestrello, Marcos (2013) “Sistema de Autoridade Marítima - Um Sistema pluriministerial para

- diferentes atribuições”, *I Conferência da ASPPM: O Sistema de Autoridade Marítima-Perspetiva da Segurança e dos Direitos dos Cidadãos*, Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 14-Nov, pp.36-41 e 43-45. Disponível em: <http://www.asppm.pt/41-i-conferencia-da-asppm-o-sam-perspetiva-da-seguranca-e-dos-direitos-dos-cidadaos> (lido em 20-Mar-2015)
- Perestrello, Marcos (2016a) *Audição do Ministro da Defesa Nacional*, Lisboa: Assembleia da República, 14-Set. Disponível em: <http://www.canal.parlamento.pt/?cid=1290&title=audicao-do-ministro-da-defesa-nacional> (lido em 05-Abr-2018)
- Perestrello, Marcos (2016b) *Intervenção do Secretário de Estado da Defesa Nacional, Marcos Perestrello, por ocasião da tomada de posse do Diretor-Geral da Autoridade Marítima Nacional, Vice-Almirante Luís de Sousa Pereira*, Lisboa: Marinha, 19-Dez. Disponível em: <file:///F:/Papelada%20pessoal/Autoridade%20Maritima/SEDN%20-%20Discurso%20tomada%20de%20posse%20DGAM%20-%202019Dez2016.pdf> (lido em 05-Abr-2018)
- Perlmutter, Amos (1977) *The Military and Politics in Modern Times. On Professionals, Praetorians, and Revolutionary Soldiers*, Yale University Press.
- Peters, Nina (2008) “The EC and Regional Organizations for the Protection of the Sea”, in Ehlers and Lagoni, editors, *Maritime Policy of the European Union and Law of the Sea*, Hamburg: Lit Verlag, pp.149-174.
- 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.
- Pinheiro, Rui Jorge Faria (2018) *A Aviação Naval nos Anais do Clube Militar Naval*, Alfeite: Escola Naval, Dissertação de Mestrado em Ciências Militares Navais. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/25055/1/ASPOF%20Faria%20Pinheiro%20-%20A%20Aviação%20Naval%20nos%20Anais%20do%20Clube%20Militar%20Naval.pdf> (lido em 28-Mai-2019)
- Pion-Berlin, David (2005) “Political Management of the Military in Latin America”, *Military Review*, vol.85, nº1, Jan-Feb, pp.19-31.
- Pinto, Ana (2019) *Audição do Ministro da Defesa Nacional*, Lisboa: Assembleia da República, Comissão de Defesa Nacional, 05-Jun. Disponível em: <http://www.canal.parlamento.pt/?cid=4076&title=audicao-do-ministro-da-defesa-nacional> (ouvido em 23-Jun-2019)
- Pires, Élia Marina (2014) *Sistema de Segurança Interna. A Unificação do Sistema em Portugal*, Universidade Nova de Lisboa-Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Tese de Doutoramento em Relações Internacionais. Disponível em: <https://run.unl.pt/bitstream/10362/17053/1/Tese%20Doutoramento.pdf> (lido em 18-Jun-2019)
- PJ (2003a) *Protocolo de cooperação entre a Polícia Judiciária e a Marinha Portuguesa*, Lisboa: PJ e Comando Naval, 24-Jul.
- PJ (2003b) *Protocolo de cooperação entre a Polícia Judiciária e a Autoridade Marítima Nacional*, Lisboa: PJ e DGAM, 24-Jul.
- Plowden, William (1994) *Ministers and Mandarins*, London: Institute for Public Policy Research.
- Pombo, Ernesto (2013) “The Chronology of a Disaster”, in Mira, editor, *Readings on the Prestige*

- Disaster*, Coruña: Institute for Psychosocial Studies and Research “Xoan Vicente Viqueira”, pp.273-286.
- Ponte, António Fuzeta da (1982) “Fiscalização das Águas de Interesse Nacional”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXII, Tomos 10 a 12, Out-Dez, pp.849-858.
- Ponte, António Fuzeta da (1992) *Memorandum do CEMA ao MDN*, Lisboa: Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada, Não-Classificado, 17-Fev.
- Posner, Richard (1971) "Taxation by Regulation," *Bell Journal of Economics and Management Science*, Vol.2, Spring, pp. 22-50.
- Pouvreau, Céline (1996) “La police des baignades”, *Neptunus e.revue*; Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol.3, nº3. Disponível em: <https://cdmo.univ-nantes.fr/cdmo-centre-de-droit-maritime-et-oceanique/annees-1990-1451475.kjsp?RH=1339768045590> (lido em 30-Dez-2018)
- Powell, Walter; Paul DiMaggio (eds.) (1991) *The New Institutionalism in Organizational Analysis*, University of Chicago Press.
- Pozo, Fernando del (2015) *La mar nunca está en calma (II). Análisis del concepto de seguridad marítima en España*, Instituto Español de Estudios Estratégicos, Documento de Investigación, Nov. Disponível em: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_investig/2015/DIEEEINV12-2015_Seguridad_Maritima_Espana_FdelPozo.pdf (lido em 09-Abr-2019)
- Premier ministre (2003) *Communiqué des services du Premier ministre, en date du 29 avril 2003, sur la sécurité maritime et la politique économique maritime*, Paris: Premier-ministre, 29-Abr. Disponível em: <http://discours.vie-publique.fr/notices/032000106.html> (lido em 26-Dez-2018)
- Premier ministre (2009) *Livre bleu–Stratégie nationale pour la mer et les océans*, Paris: Secrétariat général de la mer, Dez. Disponível em: <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/104000028.pdf> (lido em 12-Dez-2018)
- Premier ministre (2015) *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes*, Paris: Secrétariat général de la mer, Out. Disponível em: https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2015/11/strategie_nationale_de_surete_des_espaces_maritimes.pdf (lido em 12-Dez-2018)
- Pressman, Jeffrey; Aaron Wildavsky (1984) *Implementation*, University of California Press, 3rd edition.
- Price, John (2008) *Volunteer Marine Rescue. Review of the structure, adequacy and long term viability of New South Wales Volunteer Marine Rescue Organisations*, Melbourne: Parliament of Victoria, Jul. Disponível em: https://www.parliament.vic.gov.au/images/stories/committees/ediosisc/marine_rescue_services/Sub_missions/Sub_02_2014.03.04_Raymond_Henderson_AttachmentA.pdf (lido em 27-Ago-2019)
- Prince, Gerard (1982) “Narrative Analysis and Narratology” *New Literary History*, vol.13, nº2, Winter, pp.179-188.
- Provedor de Justiça (2006) *Relatório à Assembleia da República, 2005*, Vol.II, Lisboa: Provedor de Justiça.
- Provedor de Justiça (2017) *Polícia Marítima. Enquadramento Institucional*, Lisboa: Provedor de Justiça, 25-Ago.
- PS (2019) *Fazer ainda mais e melhor. Programa Eleitoral do Partido Socialista*, Lisboa: Partido Socialista. Disponível em: <https://gabinetedestudos.ps.pt/wp-content/uploads/2019/07/Programa->

[Eleitoral-PS-2019.pdf](#) (lido em 04-Ago-2019)

PSD (2019) *Programa Eleitoral do PSD. Primeiro Portugal*, Lisboa: PSD, 06-Set. Disponível em: https://www.psd.pt/wp-content/uploads/2019/09/programa-eleitoral_web.pdf (lido em 07-Set-2019)

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)

Público (2009a) “Não tratamos os militares como funcionários públicos, diz ministro da Defesa”, *Público*, 18-Jan. Disponível em: <https://www.publico.pt/2009/01/18/politica/noticia/nao-tratamos-os-militares-como-funcionarios-publicos-diz-ministro-da-defesa-1356550> (lido em 04-Abr-2018)

Público (2009b) “Conselho de Ministros aprova Lei de Navegação Comercial Marítima”, *Público*, 30-Abr. Disponível em: <https://www.publico.pt/2009/04/30/economia/noticia/conselho-de-ministros-aprova-lei-de-navegacao-comercial-maritima-1377838> (lido em 12-Ago-2018)

Público (2018) “Chefes das Forças Armadas fazem protesto formal ao Governo para exigir mais efectivos”, *Público*, 03-Fev. Disponível em: <https://www.publico.pt/2018/02/03/politica/noticia/chefes-das-forcas-armadas-fazem-protesto-formal-ao-governo-para-exigir-mais-efectivos-1801881> (lido em 29-Mar-2018)

Público (2019) “Chefe das Forças Armadas diz que a situação “é insustentável”, *Público*, 18-Jul 7:01. Disponível em: <https://www.publico.pt/2019/07/18/politica/entrevista/almirante-silva-ribeiro-situacao-forcas-armadas-insustentavel-1880287> (lido em 20-Jul-2019)

Puertos del Estado (2000) “Historia y funciones de la Comisión de Faros”, *Puertos del Estado-Boletín de información mensual*, nº80, Dez, pp.49-54. Disponível em: <http://www.puertos.es/es-es/aton/Documents/HistoriayFuncionesCF.pdf> (lido em 22-Abr-2019)

Puertos del Estado (2014) *Faros: La Luz Nunca Debería Apagarse*, Madrid: Puertos del Estado, Mai.

Pyrard, François (1679) *Viagem de Francisco Pyrard, de Laval, contendo a notícia de sua navegação às Índias Orientaes, Ilhas de Maldiva, Maluco, e ao Brazil, e os diferentes casos, que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez anos que andou nestes paizes: (1601-1611)*, Nova Goa: Imprensa Nacional; Tomos I e II; tradução de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivada, 1858.

Ramalho, José Luiz Pinto (2019) *Pensar a Defesa Nacional, Pensar as Forças Armadas*, Lisboa: Gradiva.

Ramírez, Enrique Pérez (2017) *Tribunal Marítimo Central 1963-2017*, Madrid: Ministerio de Defensa. Disponível em: https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/e/l/eltribunalmar_timocentral.pdf (lido em 10-Abr-2019)

Rato, José M. (2018) “Fiscalização pesqueira”, *Notícias do Mar*, ano XXXI, nº378, Jun, pp.2-10. Disponível em: <https://issuu.com/media4u/docs/nm378/56> (lido em 24-Jul-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)

Reino de España (1846) *Colección Legislativa de España. Volume 35*, Madrid: Imprenta Nacional.

Reis, Daniel (1999) “Jorge Coelho põe tropa em sentido”, *Expresso*, 29-Mai, p.8.

Rémur, Juliette Bruté (2017) “Frontières et douanes : le bilan”, *Fondation pour la recherche sur les administrations et les politiques publiques-Fondation iFRAP*, 20-Jun. Disponível em:

- <http://www.ifrap.org/etat-et-collectivites/frontieres-et-douanes-le-bilan> (lido em 23-Dez-2018)
- Resch-Knudsen, Vibeke (2013) *Organisering av norske havner. Fra kommunal etat til selskap*, Oslo: KS Bedrift, 04-Abr. Disponível em: <https://www.ksbedrift.no/media/1094/ks-bedrift-rapport-organisering-av-norske-havner-skjerm.pdf> (lido em 20-Ago-2019)
- Revista de Marinha (1997) “O Livro Branco e a Segurança”, *Revista de Marinha*, nº878, Jun-Jul, pp.14-15.
- Rézenthel, Robert (1997) “L'évolution du régime des ports maritimes depuis la loi litoral”, *Revue Juridique de l'Environnement*, número spécial-Les 10 ans de la loi littoral, pp. 33-44. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/rjenv_0397-0299_1997_hos_22_1_3341 (lido em 27-Dez-2018)
- Rézenthel, Robert (2017) “L’usage et les conflits d’usage dans les ports de plaisance”, *Revue du Droit de la Plaisance et du Nautisme*, Abr-Jun, pp.12-21. Disponível em: http://unan-manche.com/wa_files/20170401_202eme_20trimestre_20rdpn_20n8.pdf (lido em 27-Dez-2018)
- Ribeiro, António Silva (2008a) “Uma Visão Estratégica do Mar-Perspectivas de Análise”, *Seminário “Uma Visão Geoestratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico”*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval nº24, Jan-Mar, pp.33-44. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n24_janeiro_marco_2008.pdf (lido em 08-Jan-2017)
- Ribeiro, António Silva (2008b) *Formulação da Estratégia Naval Portuguesa. Modelo e Processo*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval nº27, Out-Dez. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n27_outubro_dezembro_2008.pdf (lido em 08-Jan-2017)
- Ribeiro, António Silva (2008c) “Uma Visão Estratégica do Mar-Perspectivas de Análise”, *Negócios Estrangeiros*, nº12, Jan, pp.65-75. Disponível em: http://idi.mne.pt/images/rev_ne/2008_01_n_12.pdf (lido em 08-Jan-2017)
- Ribeiro, António Silva (2010) *Planeamento Estratégico e de Forças-Processo da LDN e da LOBOFA*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Temas e Reflexões nº8,Março. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/temasreflexoes/em-TEMAS-N8.pdf> (lido em 20-Mar-2015)
- Ribeiro, António Silva (2011a) “Segurança Nacional e Defesa Nacional: Algumas Divergências entre a Doutrina e a Prática”, *Segurança e Defesa*, nº19, Out-Dez, pp.40-49.
- Ribeiro, António Silva (2011b) “Doutrina Naval”, *Revista da Armada*, nº12, Dez, p.4. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/media-center/revista-armada/Documents/2011/RA_458_DEZ11.pdf (lido em 08-Jan-2017)
- Ribeiro, António Silva (2013) “A Corrida ao Mar: os Alertas Realistas”, *Revista de Marinha*, nº975, Set-Out, pp.18-21.
- Ribeiro, António Silva (2016) “Discurso de Abertura”, *4ª Conferência da ASPPM - Polícia Marítima: Questões de (In)constitucionalidade*, Lisboa: Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 16-Jun. Disponível em: <http://www.asppm.pt/actividades/257-4-conferencia-da-asppm-policia-maritima-questoes-de-in-constitucionalidade#abertura> (lido em 29-Ago-2017)
- Ribeiro, António Silva; Francisco Braz da Silva; Jorge Novo Palma; Nuno Sardinha Monteiro (2010) *Estratégia Naval Portuguesa. O Processo, o Contexto e o Conteúdo*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval nº34, Jul-Set. Disponível em: <http://www.marinha.pt/pt-pt/historia->

- [estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n34_julho_setembro_2010.pdf](#) (lido em 08-Jan-2017)
- Ribeiro, Fernando da Rocha (2016) *Génese da Força Aérea Portuguesa. Influência do Aero Club de Portugal e da Revista do Ar*, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, Dissertação de Mestrado em História. Disponível em: http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/28716/1/ulfl233816_tm.pdf (lido em 22-Mai-2019)
- Ribeiro, José Teixeira (1938) *Lições de Direito Corporativo-I*, Coimbra Editora.
- Ribeiro, José Teixeira (1945) “A Organização Corporativa Portuguesa”, *Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra*, Suplemento V, pp.284-296.
- Rodrigues, Alexandre Reis (2011a) “Racionalizar não é a palavra de ordem?”, *Diário de Notícias*, 02-Jun, p.59. Disponível em: <http://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/racionalizar-nao-e-a-palavra-de-ordem-1867611.html> (lido em 12-Mai-2017)
- Rodrigues, Alexandre Reis (2011b) “A Grande Oportunidade”, *Diário de Notícias*, 04-Nov. Disponível em: <http://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/a-grande-oportunidade-2099869.html> (lido em 09-Jan-2017)
- Rodrigues, Alexandre Reis (2014a) “Afinal, quem manda no Governo? O ministro da Administração Interna?”, *Jornal de Defesa e Relações Internacionais*, 16-Fev-2014. Disponível em: http://database.jornaldefesa.pt/politicas_de_defesa/portugal/JDRI%20%20090,%20160214,%20mai.pdf (lido em 12-Mai-2017)
- Rodrigues, Alexandre Reis (2014b) “Estratégia de Segurança Marítima Europeia: Porquê e Para Quê?”, *Nação e Defesa*, nº137, pp.168-176.
- Rodrigues, Alexandre Reis (2015) “As Forças Armadas na Segurança Interna: O Caso Específico do Domínio Marítimo”, in Luís Saraiva, coordenador, *O Papel das Forças Armadas na Segurança Interna*, Lisboa: Universidade Lusíada Editora, pp.15-23. Disponível em: http://database.jornaldefesa.pt/politicas_de_defesa/portugal/JDRI%20162%20281015%20seguranc%20interna.pdf (lido em 12-Mai-2017)
- Rodrigues, Alexandre Reis (2017a) “A Cultura Estratégica das Marinhas”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLVII, Jan-Jun, Tomos 1 a 6, pp.129-158.
- Rodrigues, Alexandre Reis (2018a) “Segurança Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLVIII, Jan-Jun, Tomos 1 a 6, pp.13-38.
- Rodrigues, João Carlos (2017b) “Taxas nos portos dão milhares a comandantes”, *Correio da Manhã*, 02-Nov. Disponível em: <http://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/taxas-nos-portos-dao-milhares-a-comandantes> (lido em 05-Abr-2018)
- Rodrigues, Luís Filipe (1949) *Origens da Guarda Nacional Republicana: I Parte A Guarda Real de Polícia*, Lisboa: Guarda Nacional Republicana.
- Rodrigues, Luís Nuno (1996) *A Legião Portuguesa. A Milícia do Estado Novo 1936-1944*, Lisboa: Editorial Estampa.
- Rodrigues, Teresa Vicente (2011c) “A Parábola do Duplo Uso”, *Diário de Notícias*, 02-Set-2011. Disponível em: http://www.dn.pt/inicio/opiniao/interior.aspx?content_id=1971853&seccao=Convidados&page=-1 (lido em 20-Mar-2015)
- Rodrigues, Teresa Vicente (2018b) “A Marinha de Duplo-Uso: uma visão de sustentabilidade”, *Público*, 23-Jun. Disponível em: <https://www.publico.pt/2018/06/23/politica/opiniao/a-marinha-de>

- [duplouso-uma-visao-de-sustentabilidade-1834035](#) (lido em 26-Jul-2018)
- Rondonneau, Louis (1918) *Collection complète des lois, décrets, arrêtés, sénatus-consultes, avis du Conseil d'État et réglemens d'Administration. Nouvelle Série, Tome 5^{ème}-II^e Partie Convention Nationale*, Paris: Imprimerie Royale, Mai. Disponível em: https://books.googleusercontent.com/books/content?req=AKW5Qae3DMyp-CWp-JhVWz9a7tsvXajeCN9HXhTsGY9YSBiEmRjHORNUNBmR3pOcPxp1ilJqH5ps9nVs27LgIK1p70pP10uD5u8jh5-0NJA9dLI01gnDLysTtc4spEVgwuRsCDbL44zPGSmDP71eG-wHL4rX8LUXx3NVQ6RDmB704DK10pCJf2hkFqqdTmWfJUU61Qrf5iPSfWl_aErzHYrnQW7fD7zzDYftITXQuvxAT3FVIEpQEiJJ8zq9QGGSUthcGLM0-rknLTWftmAD5jXnUWlbnm9Tg (lido em 12-Dez-2018)
- Ross, David; Robin May (1988) *The Royal Canadian Mounted Police 1873-1987*, London: Osprey Publishing Ltd, Men-At-Arms Series 197.
- 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.hnybij;view=1up;seq=976> (lido em 05-Nov-2018)
- Rousseau, Thierry (2013) “L'Action de l'État en Mer, le point de vue d'un officier de marine”, *Bulletin de l'Association de géographes français*, n°90-4, pp.418-427. Disponível em: <https://journals.openedition.org/bagf/1987> (lido em 29-Dez-2018)
- Rozell, Mark, editor (2003) *Media power, media politics*, Rowman & Littlefield Publishers, Inc.
- Rowe, Peter; Christopher Whelan, editors (1985) *Military Intervention in Democratic Societies*, Croom Helm.
- Rowe, Peter (2003) “Military Law in the United Kingdom”, in Nolte, editor, *European Military Law Systems*, Berlin: De Gruyter Recht, pp.831-888.
- Royal Norwegian Ministry of Defence (2013a) *Meld St. 14 (2012–2013) Report to the Storting (White Paper), Competency for a new era*, Oslo: Ministry of Defence, 01-Mar. Disponível em: <https://www.regjeringen.no/contentassets/16eb33bcb4b847509f9f7b28f7cfbafa/en-gb/pdfs/stm201220130014000engpdfs.pdf> (lido em 19-Ago-2019)
- Royal Norwegian Ministry of Defence (2013b) Core values of Norway's defence sector, Oslo: Ministry of Defence, Dez. Disponível em: <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fd/dokumenter/forsvarssektorens-verdigrunnlag-desember-2013-engelsk-nettutgave.pdf> (lido em 19-Ago-2019)
- RTP-Rádio Televisão Portuguesa (2014) “Protagonistas-Almirante Macieira Fragoso”, *RTPI*, 22-Set-2014. Temporariamente disponível em: <http://www.rtp.pt/play/p1613/e166410/protagonistas> (visto em 20-Mar-2015)
- RTP-Rádio Televisão Portuguesa (2019) “Santos Silva: ‘Seria um absurdo interpretação literal’ da lei das incompatibilidades”, *RTPI*, 31-Jul 11:32. Disponível em: https://www.rtp.pt/noticias/pais/santos-silva-seria-um-absurdo-interpretacao-literal-da-lei-das-incompatibilidades_n1163819 (visto em 05-Set-2019)
- Rueschemeyer, Dietrich; Peter Evans (1989) “The State and Economic Transformation: Towards an Analysis of the Conditions Underlying Effective Intervention”, in Evans; Rueschemeyer; Skocpol, eds, *Bringing the State Back In*, Cambridge University Press, pp.44-77.
- Ruhrmann, Henriette; David FitzGerald (2016) *The Externalization of Europe's Borders in the Refugee Crisis, 2015-2016*, Center for Comparative Immigration Studies, University of California-

- San Diego, Working Paper nº194, Set.
- Ruiz, Ignacio Frutos; Gonzalo Antequera Becerra (2017) *La Administración Marítima, alcance y dimensiones: 'ut omnes unum sint'*, Madrid: Instituto Español de Estudios Estratégicos, Documento de Opinión 32/2017, 24-Mar. Disponível em: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_opinion/2017/DIEEEO32-2017_Administracion_Maritima_Frutos_Antequera.pdf (lido em 07-Mai-2019)
- Ruiz-Zorrilla, Ricardo Arroyo (2001) *Historia de las Cuatro Marinas Españolas. Marina Mercante*, Madrid: Sílex.
- Rundle, J.M. (1937) “His Majesty's Coastguard—Its Life-Saving Duties”, *Public Administration*, vol.15, Issue 2, Apr, pp.138-143.
- Sá, Paula (1993) “Marinha pede à AR que denuncie agentes da Polícia Marítima”, *Diário de Notícias*, 05-Fev.
- Sá, Paula (2016) ““O desígnio nacional devia ser o de construir um país menos desigual””, *Diário de Notícias*, 27-Ago 00:04. Disponível em: <https://www.dn.pt/portugal/interior/o-designio-nacional-devia-ser-o-de-construir-um-pais-menos-desigual-5358078.html> (lido em 30-Jul-2019)
- Sabatier, Paul (1998) “The advocacy coalition framework: revisions and relevance for Europe”, *Journal of European Public Policy*, vol.5, nº1, pp.98-130.
- Sabatier, Paul, editor (1999) *Theories of the Policy Process*, Westview Press.
- Saint-Salvy, Anne-François de (2011) “Mise en oeuvre de l’action de l’État en mer: la vision du préfet maritime”, *Centre d’études supérieures de la Marine*, Colloque: l’Action de l’État en mer et la sécurité des espaces maritimes: la place de l’autorité judiciaire, CESM nº1, Out, pp.32-36. Disponível em: http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/EM/EM1_AEM_et_securite_des_espaces_maritimes.pdf (lido em 10-Dez.2018)
- Salazar, António de Oliveira (1934) “Nota Oficiosa da Presidência do Conselho”, *Defesa Nacional*, nº7, Nov, p.7.
- Sampaio, Jorge (1999) *Portugueses. Volume III*, Lisboa: Imprensa-Nacional Casa da Moeda.
- Sanchez, Jose (2016) “Evolution of the Waterfront and the Port of Lisbon from 1887 to 1974”, *the port and the city*, 21-Nov. Disponível em: <https://theportandthecity.wordpress.com/2016/11/21/evolution-of-the-waterfront-and-the-port-of-lisbon-from-1887-to-1974/> (lido em 03-Abr-2017)
- Sánchez, Rafael Torres (2016) *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford University Press
- Santiago, Maria José Tíscar (2012) *O 25 de Abril e o Conselho de Estado. A Questão das Actas*, Lisboa: Edições Colibri.
- Santo, Gabriel Espírito (2014) *Da Arte da Guerra à Arte Militar*, Cascais: Tribuna da História.
- Santos, António Ribeiro dos (1985) *Génese e Estrutura da Guarda Fiscal (Ensaio histórico)*, Lisboa: Imprensa-Nacional Casa da Moeda E.P.
- Santos, António Ribeiro dos (1999) *O Estado e a Ordem Pública. As Instituições Militares Portuguesas*, Lisboa: Instituto de Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Santos, José Loureiro dos (1976a) “Grandes Tarefas das Forças Armadas”, *Baluarte*, nº9-10, Set-Out, Ano I, pp.6-8.
- Santos, José Loureiro dos (1976b) “Elementos de Estudo para um Projecto de Reestruturação das

- Forças Armadas tendo em vista o Cumprimentos das suas Tarefas”, *Baluarte*, nº11, Novembro, Ano I, pp.2-17.
- Santos, José Loureiro dos (1977) “Forças Armadas em Sociedade Democrática”, *Baluarte*, nº20-21, Agosto-Setembro, Ano II, pp.2-5.
- Santos, José Loureiro dos (1980) *Forças Armadas, Defesa Nacional e Poder Político*, Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Coleção Estudos Portugueses.
- Santos, Maria Moitinho (2006) “A introdução da polícia civil em Portugal: entre projectos e realidades, os equívocos de uma política de segurança”, in Almeida e Marques, coords, *Lei e Ordem-Justiça Penal, Criminalidade e Polícia (Séculos XIX e XX)*, Lisboa: Livros Horizonte Lda, pp.131-145.
- Sariñena, Marta Lorente; Fernando Martínez Pérez (2009) “Orden Público y Control del Territorio en España (1822-1845): de la Superintendencia General de Policía a la Guardia Civil”, *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid-RJUAM*, nº 19, I vol, pp.195-210. Disponível em: <https://revistas.uam.es/revistajuridica/article/viewFile/6054/6517> (lido em 23-Fev-2019)
- Sarkozy, Nicolas (2009) *Déclaration de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, sur la politique maritime de la France*, Le Havre, 16-Jul. Disponível em: <http://discours.vie-publique.fr/notices/097002118.html> (lido em 11-Dez-2018)
- SASEMAR-Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (2018) *Salvamento Marítimo. Informe Anual 2017*, Madrid: Ministerio de Fomento, SASEMAR. Disponível em: http://www.salvamentomaritimo.es/statics/multimedia/documents/2018/08/03/1533116191SalvamentoMarÃ-timoinformeanual2017_17julio.pdf (lido em 10-Abr-2019)
- Sauvé, Jean-Marc (2011) “L’action de l’État en mer: perspectives historiques”, Paris: Conseil d’État, Colloque de l’Institut français des sciences administratives. Disponível em: <http://www.conseil-etat.fr/content/download/2471/7441/version/1/file/coordination-de-l-action-de-l-etat-en-mer.pdf> (lido em 06-Dez-2018)
- Savigny, Pierre Claude Melchior Cochet de (1851) *Mémorial de la Gendarmerie, Tome Deuxième*, Leautey, Éditeur, Impr.-Libr. de la Gendarmerie de France, 2^{ème} edition.
- Savino, Mario (2011) *L’assetto delle forze di polizia in Italia: i problemi esistenti e le prospettive di riforma*, Roma: Istituto di ricerche sulla pubblica amministrazione, Working Paper nº6. Disponível em: <https://www.irpa.eu/wp-content/uploads/2011/06/Savino-Forze-di-polizia.pdf> (lido em 04-Jan-2019)
- Scarlett, Bernard (1971) *Shipminder. The Story of Her Majesty’s Coastguard*, Pelham Books.
- Schattschneider, Elmer Eric (1975) *The Semisovereign People. A Realist’s View of Democracy in America*, Wadsworth Cengage Learning.
- Schelling, Thomas (1966) *Arms and Influence*, Yale University Press.
- Schmitter, Philippe (1974) “Still the Century of Corporatism”, *The Review of Politics*, Vol.36, Nº1, Jan, pp.85-131.
- Schmitter, Philippe (1985) “Neo-corporatism and the State”, in Grant, editor, *The Political Economy of Corporatism*, London: MacMillan Publishers Ltd, pp.32-62.
- Selznick, Philip (1943) “An Approach to a Theory of Bureaucracy”, *American Sociological Review*, vol.8, nº1, Feb, pp.47-54
- Semanário (1999) “Crise Militar. Quartelada iminente nas Forças Armadas”, *Semanário*, 25-Jun, pp.2-6.

- Sepúlveda, Isidro; Sonia Alda, editores (2007) *Fuerzas Armadas y Politicas de Defensa: Transición y modernización*, Madrid: Instituto Universitario “General Gutiérrez Mellado”.
- Serra, Andreu Claret (1975) *Hablan los Capitanes. Portugal: Génesis, ideologia y práctica política del Movimiento de las Fuerzas Armadas*, Barcelona: Editorial Ariel, Jun.
- Serra, Narcís (2010) *The Military Transition. Democratic Reform of the Armed Forces*, Cambridge University Press (edição original em espanhol: 2008).
- Serrano, Carlos Seco (1984) *Militarismo y civilismo en la España contemporánea*, Madrid: Instituto de Estudios Económicos, Colección Tablero.
- Serrano, Carlos Seco (1996) “España y Portugal. Paralelismos y divergências en la época contemporánea”, in Gomez, editor, *Fuerzas Armadas y Poder Político en el Siglo XX de Portugal y España*, Mérida: Universidad Nacional de Educación a Distancia, Centro Regional de Extremadura, pp.3-12.
- SGDSN-Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (2017) *Tackling terrorism together. Vigilance, Prevention, and Protection against the Terrorist Threat*, Paris: SGDSN.
- Shafritz, Jay, editor (2000) *Defining Public Administration*, Westview Press.
- Shemella, Paul (2006) “The Spectrum of Roles and Missions of the Armed Forces”, in Bruneau, Tollefson, editors, *Who Guards the Guardians and How-Democratic Civil-Military Relations*, Austin: University of Texas Press, pp.122-142.
- 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)
- Sikorski, Władysław (1943) *Modern Warfare*, New York: Roy Publishers.
- Silva, Augusto Santos (2014) *Audição Parlamentar Nº 80-CDN-XII, ex-Ministro da Defesa Nacional, Augusto Santos Silva*, Lisboa: Assembleia da República, 23-Jul. Disponível em: http://media.parlamento.pt/www/XIILEG/3SL/COM/03-CDN/CDN_20140723_2.mp3 (ouvido em 06-Abr-2018)
- Silva, Fernando Machado da (1990) *Memorandum do Vice-CEMA ao CEMA*, Lisboa: Estado-Maior da Armada, Confidencial, 08-Mai.
- Silva, Jaime Ferreira da (2012a) *A Plataforma Continental Portuguesa. Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional*, Lisboa: Edições Culturais da Marinha, Caderno Naval nº43, Out-Dez. Disponível em: http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n43_outubro_dezembro_2012.pdf (lido em 20-Mar-2015)
- Silva, Jorge Moreira (2012b) *Das Naus à Vela às Corvetas de Ferro. A Marinha de Guerra e a Evolução da Sociedade Portuguesa de 1807 a 1857*, Parede: Tribuna da História.
- Silva, Jorge Moreira (2017) “A Marinha e a História-Dois Séculos de Historiografia Naval”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXLVII, Jan-Jun, Tomos 1 a 6, pp.65-99.
- Silva, José Baptista da (1985) “A Fraude Marítima na Perspectiva da Autoridade Marítima”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXV, Out-Dez, pp.681-722.
- Silva, Miguel Machado da (2011) *Informação ao Vice-CEMA nº4/11*, Lisboa: Estado-Maior da Armada, Não classificado, 22-Mar.

- Simões, José Neto (2013) “As FA como instituição estruturante do Estado”, *Diário de Notícias*, 02-Jan, Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/as-fa-como-instituicao-estruturante-do-estado-2971794.html> (lido em 07-Abr-2018)
- Simões, José Neto (2015) “A reforma das forças armadas e a condição militar”, *Diário de Notícias*, 08-Jun, Disponível em: <https://www.dn.pt/opiniao/opiniao-dn/convidados/interior/a-reforma-das-forcas-armadas-e-a-condicao-militar-4612251.html> (lido em 07-Abr-2018)
- Simon, Herbert (1955) “A Behavioral Model of Rational Choice”, *The Quarterly Journal of Economics*, vol.69, nº1, Feb, pp.99-118.
- Simon, Herbert (1983) *Reason in Human Affairs*, Stanford University Press.
- Simon, Herbert (1997a) *Administrative Behavior*, New York: The Free Press, 4ª.ed.
- Simon, Herbert (1997b) *Models of Bounded Rationality. Volume 3*, Cambridge: The MIT Press.
- Skocpol, Theda (1989) “Bringing the State Back In: Strategies of Analysis in Current Research”, in Evans; Rueschemeyer; Skocpol, eds, *Bringing the State Back In*, Cambridge University Press, pp.3-37.
- Soares, Joaquim Miguel Magalhães (2015) *Restrições ao exercício de direitos fundamentais*, Porto: Faculdade de Direito da Universidade do Porto, Dissertação de Mestrado em Ciências Jurídico-Políticas. Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/83658/2/130162.pdf> (lido em 12-Out-2019)
- Sousa, Alfredo Botelho de (1947) “A Coordenação das Forças Armadas”, *Revista Militar*, nº99, Jun, pp.337-344.
- Sousa, Alfredo Botelho de (1950) “O Ministério Único da Defesa e a Coordenação das Forças Armadas”, *Revista Militar*, nº102, Fev, p.32.
- Sousa, Joaquim Pereira e (1827) *Esboço de hum Diccionario Juridico, Theoretico e Practico, Remissivo ás Leis Compiladas, e Extravagantes. Tomo Terceiro R-Z*, Lisboa: Imprensa Régia.
- Steinmo, Sven; Kathleen Thelen; Frank Longstreth; editors (1998) *Structuring politics. Historical institutionalism in comparative analysis*, Cambridge University Press.
- Stepan, Alfred (1986) “The New Professionalism of Internal Warfare and Military Role Expansion”, *Parameters*, in Lowenthal, Fitch eds *Armies and Politics in Latin America*, pp.134-150.
- 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.
- Stigler, George (1971) “The Theory of Economic Regulation”, *Bell Journal of Economics and Management Science*, vol.2, Spring, pp.3-21.
- STOA-Scientific and Technological Options Assessment (1994) *From European Concepts of Maritime Safety to the Establishment of a European Environmental Coast Guard*, European Parliament, Final Report PE 184.196/rev; Brussels, 17-Oct.
- STOA-Scientific and Technological Options Assessment (1998) *Towards a European Environmental Coast Guard*, European Parliament, Workshop Study and Technical Annex, Working document for the STOA Panel, PE 167404; Luxembourg, Apr.
- Subtil, José Brito (2004) “Génese da Capitania do Porto do Funchal”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol.CXXXIV, Jan-Mar, Tomos 1 a 3, pp.127-137.
- Talleg, Jean-François (2010) “La France se dote d’une fonction garde-côtes”, *Revue Maritime*, nº489, Set, pp.62-68. Disponível em: http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2010/489_6fonction%20garde-

[cotes%20tallec.pdf](#) (lido em 12-Dez-2018)

Tallec, Jean-François (2011) “Mise en perspective des problèmes juridiques posés”, *Centre d'études supérieures de la Marine*, “Colloque: l'Action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes: la place de l'autorité judiciaire, CESM n°1, Oct, pp.16-23. Disponível em: http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/EM/EM1_AEM_et_securite_des_espaces_maritimes.pdf (lido em 10-Dez.2018)

Tarrant, Michael (1998) *Trinity House. The Super Silent Service*, Wales, Gomer Press.

Tavares, Rita; Rita Ferreira (2017) “Avioneta aterra de emergência na praia de S. João da Caparica e faz dois mortos”, *Observador*, 02-Ago 17:04. Disponível em: <https://observador.pt/2017/08/02/avioneta-despenha-se-na-praia-de-s-joao-da-caparica-e-atinge-duas-pessoas/> (lido em 02-Set-2019)

Telo, António José (1996a) *Portugal e a NATO. O Reencontro da Tradição Atlântica*, Lisboa: Edições Cosmos.

Telo, António José (1996b) “O papel dos militares na crise da monarquia (1890-1910)”, in Gomez, editor, *Fuerzas Armadas y Poder Político en el Siglo XX de Portugal y España*, Mérida: Universidad Nacional de Educación a Distancia, Centro Regional de Extremadura, pp.29-59.

Telo, António José (1999) *História da Marinha Portuguesa. Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 (Tomo I)*, Lisboa: Academia de Marinha.

Tenreiro, Henrique (1948) “Editorial”, *Defesa Nacional*, n°167, Mar, p.261.

The World Bank (2017a) *Data: Surface Area*, Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicador/AG.SRF.TOTL.K2> (lido em 24-Set-2018).

The World Bank (2017b) *Data: Population total*. Disponível em: <https://data.worldbank.org/indicador/SP.POP.TOTL> (lido em 24-Set-2018).

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, Abr, pp.135-148.

Thomaz, Manoel Fernandes (1815) *Repertório Geral ou Índice Alfabético das Leis Extravagantes do Reino de Portugal, Publicadas depois das Ordenações, compreendendo também algumas anteriores, que se achão em observância. Tomo Primeiro A-I*, Coimbra: Real Imprensa da Universidade.

Thomaz, Manoel Fernandes (1825) *Repertório Geral ou Índice Alfabético das Leis Extravagantes do Reino de Portugal, Publicadas depois das Ordenações, compreendendo também algumas anteriores, que se achão em observância. Tomo Segundo L-Z*, Lisboa: Imprensa Régia.

Thompson, Kenneth, editor (2003) *The Early Sociology of Management and Organizations – Vol.IV*, Routledge.

Thorndike, Rachel Sherman (1894) *The Sherman Letters*, New York: Charles Scribner's Sons.

Tilly, Charles (1994) “Entanglements of European Cities and States”, in Tilly e Blockmans; editors, *Cities & the Rise of States in Europe, A.D.1000 to 1800*, Westview Press, pp.1-27.

Tilly, Charles; Wim P. Blockmans, editors (1994) *Cities & the Rise of States in Europe, A.D.1000 to 1800*, Westview Press.

Torres, J.C. Castello Branco e (1825) *Memórias contendo a Biographia do Vice-Almirante Luiz da Motta Feo e Torres. A História dos Governadores e Capitaens Generaes de Angola, desde 1575*

- até 1825, e a Descrição Geographica e Politica dos Reinos de Angola e de Benguella, Paris: Fantin Livreiro.
- Trego, Kirsten; Caroline Beckmann; Justin Jacobs (2018) "Taking charge!", *Proceedings of the Coast Guard*, vol.75, nº2, Outono, pp.10-13. Disponível em: <https://www.dco.uscg.mil/Featured-Content/Proceedings-Magazine/> (lido em 31-Dez-2018)
- Troin, Olivier Audibert; Christophe Léonard (2016) *Rapport d'Information sur la présence et l'emploi des forces armées sur le territoire national*, Paris: Assemblée Nationale, 22-Jun. Disponível em: <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i3864.asp> (lido em 03-Dez-2018)
- True, James; Bryan Jones; Frank Baumgartner (1999) "Punctuated Equilibrium Theory. Explaining Stability and Change in American Policymaking", in Sabatier, editor, *Theories of the Policy Process*, Westview Press, pp.97-115.
- Tsebelis, George (2002) *Veto Players. How Political Institutions Work*, Russell Sage Foundation.
- Tucci, Andrew (2018) "The Captain of the Port", *Proceedings of the Coast Guard*, vol.75, nº2, Outono, pp.6-9. Disponível em: <https://www.dco.uscg.mil/Featured-Content/Proceedings-Magazine/> (lido em 31-Dez-2018)
- Tulloch, Gordon (2006) *The Vote Motive*, London: The Institute of Economic Affairs, Hobart Paperback 9, edição original: 1976.
- Tusell, Javier (2007) *Spain, from dictatorship to democracy: 1939 to the present*, Blackwell Publishing Ltd
- Tussing, Bert; Robert McCreight, editors (2015) *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.
- TVI24 (2016) "Marinha navega em "meios envelhecidos e sem verbas para manutenções"", *TVI24*, 07-Dez 08:56. Disponível em: <https://tvi24.iol.pt/sociedade/chefe-do-estado-maior-da-armada/marinha-navega-em-meios-envelhecidos-e-sem-verbas-para-manutencoes> (lido em 12-Jul-2019)
- 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)
- UKSAR (2017) *Strategic Overview of Search and Rescue in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland*, London: MCA, Jan.
- USCG (2009) *U.S. Coast Guard: America's Maritime Guardian*, Washigton 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.

- Valdez, José Travassos (Conde do Bonfim) (1840) “Relatório do Ministro da Marinha e Ultramar”, *Annaes Marítimo Coloniaes*, 1ª série, nº2, Dezembro, pp.59-62.
- Valença, Fernando (1977) *A Abrilada de 1961*, Lisboa: Publicações Europa-América.
- Valente, Manuel Guedes (2014) *Teoria Geral do Direito Policial*, Lisboa: Almedina, reimpressão da 3ª edição.
- Varela, Carlos (1999) “Militares ao rubro com promessas salariais”, *Correio da Manhã*, 12-Mai, p.3.
- Vatankhah, Sara (2008) “The Contribution of the EC to Maritime Safety in view of the ‘Third Maritime Safety Package’ of the European Commission”, in Ehlers and Lagoni, editors, *Maritime Policy of the European Union and Law of the Sea*, Hamburg: Lit Verlag, pp.41-70.
- Vaughan, Adam (2017) “Torrey Canyon disaster – the UK's worst-ever oil spill 50 years on”, *The Guardian*, 18-Mar. Disponível em: <https://www.theguardian.com/environment/2017/mar/18/torrey-canyon-disaster-uk-worst-ever-oil-spill-50th-anniversary> (lido em 06-Ago-2018)
- Vaultier, Denis (2006) “The Military’s Role in Homeland Security in France”, in Clarke, editor, *Armies in Homeland Security: American and European Perspectives*, Washington, D.C.: National Defense University Press, pp.203-230.
- Vaz, Maria João (2017) “Polícia, autoridade e população em Lisboa, c.1867-1910”, in Gonçalves e Durão editores, *Polícia e Polícias em Portugal. Perspetivas Históricas*, Lisboa: Editora Mundos Sociais, pp.33-53.
- Vaz, Nuno Mira (2001) *Civilização das Forças Armadas nas Sociedades Demoliberais*, Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, Edições Cosmos.
- VELBC-Verbo Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura, vários volumes.
- Vieira, Joaquim (2019) *Comunicação pessoal*, Email de 10-Jun-2019, anexo C.3.9.
- Vignani, Stefano (2015) *La storia del corpo delle capitanerie di porto-Guardia Costiera*, Roma: Guardia Costiera, 01-Jun. Disponível em: http://www.guardiacostiera.gov.it/chisiamo/Documents/storia_capitanerie.pdf (lido em 14-Jan-2019)
- Vigny, Alfred (1836) *Servitude et grandeur militaires*, Paris: Victor Magen, 2ª edição.
- Vigón, Ana Maria (1985) *Guia del Archivo Museo “D.Alvaro de Bazan”*, Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval. Disponível em: https://patrimoniocultural.defensa.gob.es/sites/default/files/2017-02/1095_Guia_Alvaro_Bazan_OCR.pdf (lido em 24-Mar-2019)
- Villa, Fernando Puell de la (1997) *Gutierrez Mellado. Un militar del siglo XX (1912-1995)*, Madrid: Biblioteca Nueva.
- Villanueva, Antonio Morales (1980) *Las Fuerzas de Orden Público*, Madrid: Editorial San Martin.
- Vitorino, António (2017) *Comunicação pessoal*, 13-Nov-2017.
- Vitorino, Sérgio (2016a) “Marinha trava 'conspiração' de almirantes”, *Correio da Manhã*, 28-Jun 01:45. Disponível em: https://www.cmjornal.pt/exclusivos/detalhe/marinha_trava_conspiracao_de_almirantes (lido em 11-Ago-2019)
- Vitorino, Sérgio (2016b) “Almirante investigado por negócios suspeitos”, *Correio da Manhã*, 29-Jun 01:45. Disponível em: https://www.cmjornal.pt/exclusivos/detalhe/almirante_investigado_por_negocios_suspeitos?gotocomments=1 (lido em 11-Ago-2019c)
- Vitorino, Sérgio (2016c) “Polícia Marítima em guerra interna”, *Correio da Manhã*, 11-Nov 08:53.

- Disponível em: <https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/policia-maritima-em-guerra-interna> (lido em 11-Ago-2019)
- Vitorino, Sérgio (2016d) “Defendido modelo da Polícia Marítima”, *Correio da Manhã*, 12-Nov 09:51. Disponível em: <https://www.cmjornal.pt/portugal/detalhe/defendido-modelo-da-policia-maritima> (lido em 11-Ago-2019)
- Weber, Max (1946) *From Max Weber: Essays in Sociology*, New York: Oxford University Press.
- Weber, Max (1978) *Economy and Society*, University of California Press; edição original: 1922.
- Wehrli, Silvia López (2016) “Fuentes documentales para el estudio de los puertos”, *Drassana*, nº24. Disponível em: <https://www.raco.cat/index.php/Drassana/article/view/320256> (lido em 24-Mar-2019)
- Welch, Andrew (2006) *The Royal Navy in the Cod Wars. Britain and Iceland in Conflict 1958-1976*, Liskeard: Maritime Books.
- Wheeler, Douglas (1980) “Joaquim Mouzinho de Albuquerque (1855-1902) e a política do colonialismo”, *Análise Social*, vol. XVI (61-62), 1º-2º, pp.295-318. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223995004F4ICB5hd4Kn79QR8.pdf> (lido em 31-Jul-2019)
- Wiarda, Howard (1989) *The Transition to Democracy in Spain and Portugal*, American Enterprise Institute.
- Williamson, Peter J. (1989) *Corporatism in Perspective. An Introductory Guide to Corporatist Theory*, SAGE Publications Ltd.
- Wilson, James Q. (1989) *Bureaucracy. What Government Agencies Do And Why They Do It*, Basic Books.
- Winkler, J. T. (1976) “Corporatism”, *European Journal of Sociology*, Vol.17, Issue 01, Mai, pp 100 – 136.
- 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)
- WMN-World Maritime News (2017) “Frontex, EMSA and EFCA Strengthen Ties on Coast Guard Functions”, *World Maritime News*, 24-Mar. Disponível em: <https://worldmaritimeneeds.com/archives/216012/frontex-emsa-and-efca-strengthen-ties-on-coast-guard-functions/> (lido em 28-Ago-2019)
- Wodak, Ruth; Veronika Koller, editors (2008) *Handbook of communication in the public sphere*, Mouton de Gruyter.
- Young, Elizabeth (1977) “Policing Offshore: Civil Power or Armed Forces?”, *The Royal United Services Institute Journal*, vol.122, nº2, pp.18-22.
- Young, Thomas-Durell (2006) “Military Professionalism in a Democracy”, in Bruneau e Tollefson, editors, *Who Guards the Guardians and How-Democratic Civil-Military Relations*, Austin: University of Texas Press, pp.17-33.
- Zahariadis, Nikolaos (1999) “Ambiguity, Time, and Multiple Streams”, in Sabatier, editor, *Theories of the Policy Process*, Westview Press, pp.73-93.
- Zaiotti, Ruben (2011) *Cultures of border control: Schengen and the evolution of European frontiers*, The University of Chicago Press.

PROCESSOS JUDICIAIS CONSULTADOS

Processo NUIPC 2307/15.3TDLSB

CEMA (2015) “Participação criminal”, *Processo n°2307/15.3TDLSB*, Lisboa: Departamento de Investigação e Ação Penal de Lisboa, 31-Mar, pp.3-21.

Melo, Henrique Gouveia e (2015) “Auto de inquirição da testemunha Henrique Gouveia e Melo”, *Processo NUIPC 2307/15.3TDLSB*, Lisboa: Polícia Judiciária Militar-Unidade de Investigação Criminal, 23-Nov, pp.115-116.

Processo n°1742/16.4BELSB

CEMA (2016a) “Oposição ao pedido de suspensão da eficácia do ato proferido a 27 de junho de 2016 [...]”, *Processo n°1742/16.4BELSB*, Lisboa: Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa, Unidade Orgânica 4, 03-Ago, pp.2-28.

Juiz de Direito (2016) “Sentença”, *Processo n°1742/16.4BELSB*, Lisboa: Tribunal Administrativo de Círculo de Lisboa, Unidade Orgânica 4, 07-Out, pp.1-29.

Processo NUIPC 1921/16.4T9LSB

CEMA (2016b) “Participação Criminal”, *Processo NUIPC 1921/16.4T9LSB*, Lisboa: Departamento de Instrução e Ação Penal-10ªSecção, 24-Jan, pp.2-28.

Chumbo, Jorge Morais (2017) “Auto de inquirição da testemunha Jorge Morais Chumbo”, *Processo NUIPC 1921/16.4T9LSB*, Lisboa: Departamento de Instrução e Ação Penal-10ªSecção, 24-Jan, pp.188-189.

Melo, Henrique Gouveia e (2017) “Auto de inquirição da testemunha Henrique Gouveia e Melo”, *Processo NUIPC 1921/16.4T9LSB*, Lisboa: Departamento de Instrução e Ação Penal-10ªSecção, 01-Fev, pp.202-204.

Mourinha, António Anjinho (2017) “Auto de inquirição da testemunha António Mateus Anjinho Mourinha”, *Processo NUIPC 1921/16.4T9LSB*, Lisboa: Departamento de Instrução e Ação Penal-10ªSecção, 10-Jan, pp.172-174.

Processo NUIPC 957/17.2T9LSB.L1

5ªSecção-TRL (2018) “Acórdão”, *Processo NUIPC 957/17.2T9LSB.L1*, Lisboa: Tribunal da Relação de Lisboa, 18-Set.

Juiz 7-JIC (2018) “Despacho de Pronúncia”, *NUIPC 957/17.2T9LSB.L1*, Lisboa: Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa-Juízo de Instrução Criminal de Lisboa, 30-Out.

Supremo Tribunal Administrativo

Acórdão n°0837/05, Supremo Tribunal Administrativo, 30-Nov-2005. Disponível em: http://www.dgsi.pt/jsta.nsf/35fbbbf22e1bb1e680256f8e003ea931/de61ccfed88bdd54802570d200395d51?OpenDocument&ExpandSection=1&Highlight=0.0837%2F05#_Section1 (lido em 04-Set-2019)

Acórdão n°0138/07, Supremo Tribunal Administrativo, 24-Abr-2007. Disponível em: <http://www.dgsi.pt/jsta.nsf/35fbbbf22e1bb1e680256f8e003ea931/76d4cb04efa9fb8d802572d5003cd985?OpenDocument&Highlight=0.0138%2F07> (lido em 04-Set-2019)

Supremo Tribunal de Justiça

Acórdão 07P1496, Supremo Tribunal de Justiça, 05-Jul-2007. Disponível em: <http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0ce6ad9dd8b980256b5f003fa814/2f0c5fb905338b0f80257375002d9fec?OpenDocument&Highlight=0,embarca%C3%A7%C3%A3o,pesca> (lido em 04-Set-2019)

Comissão e Tribunal Constitucional

Parecer nº7/82, 02-Fev-1982, Comissão Constitucional – 18ºvolume, pp.131-157. Disponível em: http://www.tribunalconstitucional.pt/tc/content/files/biblioteca/cc/cc_volume_18.pdf (lido em 23-Jan-2018)

Acórdão nº71/84, 04-Jul-1984. Disponível em: <http://www.tribunalconstitucional.pt/tc/acordaos/19840071.html> (lido em 04-Set-2019)

Acórdão nº103/87, 24-Mar-1987. Disponível em: <http://www.tribunalconstitucional.pt/tc/acordaos/19870103.html> (lido em 04-Set-2019)

Acórdão nº308/90, 05-Dez-1990. Disponível em: <http://www.tribunalconstitucional.pt/tc/acordaos/19900308.html> (lido em 04-Set-2019)

ANEXO A. CRONOLOGIA DE DIPLOMAS RELEVANTES PARA A AUTORIDADE MARÍTIMA

12-Set-1383	Alvará Régio-Criou os Quadrilheiros
Séc.XVI	Primeiras referências à figura de autoridade do patrão-mor
06-Out-1630	Carta de lei-Regimento de fiscalização sanitária
17-Mar-1674	Regimento-Especificou a autoridade do patrão-mor
20-Dez-1693	“Regimento para o Provimento da Saúde para o Porto de Belém”
28-Jul-1736	Alvará-Criou Secretaria de Estado da Marinha e Conquistas; e a Secretaria Estado do Reino
01-Fev-1758	Alvará com força de lei-Mandou erigir seis faróis
01-Fev-1758	Decreto-Regulou despacho de saída e emolumentos das alfândegas
24-Abr-1758	Instruções-Contribuição para os faróis; normas sobre o despacho de navios
25-Jun-1760	Alvará com força de lei-Criou Intendência Geral de Polícia
03-Mar-1761	Decreto-Visou resolver conflito entre “guardas de Belém” e “guardas da alfândega”
26-Set-1764	Alvará-Regulou “guardas do porto de Belém”
05-Set-1766	Edital-Afirmou liberdade da pesca, e restrições a tipos de arrasto
09-Fev-1775	Alvará-Criou Guarda-Mor do Mar e Praia de Monte Gordo
05-Ago-1779	Carta de lei-Criou Academia Real de Marinha
30-Ago-1780	Decreto-Proibiu entrada de corsários nos portos portugueses
14-Dez-1782	Decreto-Criou Companhia de Guardas-Marinhas
20-Ago-1785	Decreto-Extinguiu Superintendente da Ribeira do Douro, mas só substituído em 02-Jul-1807
18-Out-1785	Decreto-Atribuiu funções da Superintendência Ribeira do Douro a Juiz da Alfândega do Porto
11-Set-1786	Convenção Portugal-Sardenha sobre transmissão de bens
20-Dez-1787	Convenção Portugal-Rússia de Amizade, de Navegação e de Comércio
09-Out-1789	Resolução-Definiu estatuto dos cônsules, como autoridades marítimas, e seus emolumentos
08-Mai-1793	Convenção Portugal-Holanda sobre extradição de desertores e emigrantes ilegais
03-Jun-1793	Alvará-Criou Intendente dos Armazéns de Guiné e da Índia, ligado ao Arsenal da Marinha
25-Abr-1795	Decreto-Criou Conselho do Almirantado
01-Abr-1796	Carta de lei-“Regulamento da Academia dos Guardas-Marinhas”
17-Set-1796	Decreto-Proibiu entrada nos portos portugueses de corsários e navios apresados
26-Out-1796	Carta de lei-Reformou a Marinha Militar; primeira referência a “capitão de porto” na lei
26-Out-1796	Alvará-“Regimento da Junta da Fazenda da Marinha”
26-Out-1796	Alvará-“Regimento do Conselho do Almirantado”
20-Mar-1797	Resolução-Tornou patrão-mor em “emprego vitalício e amovível”, por oficiais da Armada
12-Ago-1797	Alvará-Regulou arsenais do Brasil; generalizou intendente da Marinha de Lisboa; atribuiu-lhes socorro a náufragos nos respetivos portos
30-Jun-1798	Alvará com força de lei-Criou “Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica para o Desenho, Gravura, e Impressão das Cartas Hidrográficas, e Militares”
31-Jul-1798	Alvará-Atribuiu emolumentos aos membros do Conselho do Almirantado
27-Dez-1798	Convenção Portugal-Rússia-Renovou convenção de 1787 de Amizade, Navegação e Comércio
22-Out-1800	Edital-Determinou que só pode desembarcar no Tejo quem tiver o adequado passaporte
10-Dez-1801	Decreto-Criou Guarda Real de Polícia de Lisboa
03-Mai-1802	Alvará-Afirmou liberdade da pesca, mas restringiu e proibiu alguns tipos e artes de pescas
07-Mai-1802	Decreto-Criou Guardas Barreiras na Guarda Real de Polícia de Lisboa, com 34 efetivos
01-Out-1802	Decreto-Aumentou efetivos dos Guardas Barreiras de Lisboa para 54
03-Jun-1803	Declaração-Proibiu entrada nos portos portugueses de corsários e navios apresados
29-Jul-1803	Alvará com força de lei-Criou Academia Real de Marinha e Comércio da Cidade do Porto
16-Ago-1803	Decreto-Visou estabelecer uma polícia marítima, devido aos problemas com corsários

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

27-Ago-1804	Decreto-Nomeou Luiz Motta Feo intendente da Marinha do Porto a pedido do próprio
23-Fev-1805	Decreto-Regulou decreto de 03-Jun-1803; referiu “polícia marítima” e “comandante do porto”
04-Mai-1805	Alvará-Referiu definição original de mar territorial
25-Fev-1807	Alvará-Clarificou e densificou alvará sobre emolumentos de 31-Jul-1798
01-Jul-1807	Decreto-Atribuiu salário fixo e permanente a intendente da Marinha do Porto, ausente
02-Jul-1807	Alvará-Estabeleceu a jurisdição do intendente da Marinha do Porto
27-Jul-1807	Provisão-“Regulamento provisional das quarentenas, e outras providências relativas a cautelas para evitar comunicação de contágio”
13-Mai-1808	Alvará-Alterou regulamento dos arsenais do Brasil de 1797; manteve Intendente da Marinha
12-Jun-1808	Regimento-“Regul. para os Pilotos Práticos da Barra do Porto desta Cidade do Rio de Janeiro”
10-Set-1808	Ordem-Criou Corpo de Cavalaria da Guarnição do Porto
17-Dez-1808	Nomeado primeiro capitão de porto de Faro, António Luís (figura honorífica)
22-Dez-1808	Nomeado primeiro capitão de porto de Olhão, Manuel de Oliveira Nobre (figura honorífica)
03-Fev-1810	Alvará-Reformou normas do despacho de saída
19-Fev-1810	Convenção Portugal-Reino Unido de Amizade, de Navegação e de Comércio
06-Mar-1810	Aviso-“Regulamento de Polícia”, que regulou entrada de estrangeiros pelo porto de Lisboa
28-Mar-1810	Providências-Reorganizou polícia dos bairros de Lisboa; criou “cabos de polícia”
28-Mai-1810	Aviso-Regente aprovou as “Providências de Polícia para os bairros de Lisboa”
07-Jun-1811	Portaria-“Regulamento para o Porto de Lisboa”; Inspetor do Arsenal de Marinha com poderes de gestão portuária e de autoridade marítima
04-Nov-1811	Decreto-Sanções para pilotos ilegais no Tejo a cargo do Intendente Geral da Policia do Reino
07-Dez-1811	Portaria-“Regulamento para fornecimento de transportes” a militares
18-Ago-1812	Portaria-Limitou atividades em Portugal de navios envolvidos na guerra EUA/Grã-Bretanha
29-Mar-1813	Decreto-Isentou marítimos de prestar serviço militar
28-Ago-1813	Portaria-Criou Junta de Saúde em Lisboa; “guardas-mores” autoridades de segurança de portos
09-Nov-1813	Portaria-Visou normalizar regras burocráticas e alfandegárias no comércio entre Portugal e a Grã-Bretanha; referiu o “despacho final de saída”
31-Jul-1815	Portaria-Para Intendente da Marinha do Porto não cobrar emolumentos indevidamente
21-Fev-1816	Alvará-Reorganizou Exército; civis sob foro civil criminal e não Conselho de Guerra
30-Mar-1816	Edital-Proibiu e sancionou entrada de navios com origem em portos com “peste de Levante”
08-Jul-1817	Decreto-Criou Delegado do Superintendente dos Contrabandos; atribuiu a oficial da Armada
27-Ago-1817	Decreto-Criou Guarda-Mor do Lastro em S.Martinho do Porto para ser polícia do porto
25-Jan-1819	Portaria-Referiu poderes atribuídos ao capitão do porto de Lisboa
08-Nov-1821	Carta de lei-Distribuiu Ultramar pelas várias Sec ^a Estado; ficou Secret ^a de Estado da Marinha
02-Set-1822	Carta de lei-Fixou princípios da reforma do Corpo da Armada; admitiu que oficiais limitados para serviço ativo podem ser empregados nas capitánias de porto
25-Out-1822	Carta de lei-Extinguiu Conselho do Almirantado
31-Out-1822	Carta de lei-Visou proteger construção naval e frota portuguesas; atribuiu ao intendente, capitão do porto, ou guarda mor do lastro competências de gestão portuária
22-Mar-1823	Carta de lei-Criou Guarda Nacional
17-Jun-1823	Decreto-Dispensou passaporte para embarcações pequenas
16-Out-1823	Carta de lei-Retornou Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar
17-Fev-1824	Decreto-Criou e regulou Guarda Real de Polícia do Porto; substituiu Corpo de Cavalaria
05-Ago-1824	Decreto-“Regulamento para o Serviço da Pilotagem da Barra da Cidade de Lisboa”
30-Mai-1825	Decreto-Regulou passaportes; referiu-se ao “desembarço”
29-Ago-1826	Decreto-Mandou afixar tabela de emolumentos aplicáveis em todas as repartições públicas
06-Nov-1830	Decreto-Aboliu direitos e restrições para desenvolver pescas
25-Fev-1831	Decreto-Atribuiu competência sobre pescas à Secretaria de Estado da Marinha e Ultramar
02-Mai-1831	Decreto-Reviu “Regulamento da Polícia do Porto de Lisboa” de 1811

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

20-Out-1831	Decreto-“Regulamento para o Serviço da Pilotagem da Barra de Setúbal”
20-Mar-1832	Portaria-Regulou controlo sanitário de navios chegados; estabeleceu primazia da visita de saúde; atribuiu autoridade marítima ao “comandante do porto”
16-Mai-1832	Decreto-Criou nova organização administrativa do Estado, sem referir autoridades marítimas
13-Ago-1832	Decreto-Revogou os direitos e prerrogativas da Coroa e definiu os Bens da Nação
17-Set-1833	Decreto-Reformou alfândegas
18-Set-1833	Decreto-Aprovou e pôs em vigor “Código Comercial”; “Código Comercial Marítimo” nos artº1287º-1860º, no conjunto designados “Livro Único do Comércio Marítimo”
29-Mar-1834	Decreto-Recriou Guarda Nacional, sem jurisdição sobre os espaços marítimos
13-Mai-1834	Decreto-Referiu “Autoridades de Marinha” alterando o regulamento de transportes de 1811
28-Mai-1834	Portaria-Regente instou capitão do porto de Lisboa a não deixar navios entrar/sair sem piloto
18-Jun-1834	Portaria-Suspendeu disposições estabelecidas na portaria de 28-Mai-1834
03-Jul-1834	Decreto-Criou Guarda Municipal de Lisboa, sem jurisdição sobre o porto ou as águas
10-Jul-1834	Decreto-“Regimento do Depósito Comercial de Lisboa”; regulou despacho de saída; referiu “comandante do registo” e “polícia do porto” subordinada à alfândega, que geria o porto
18-Jul-1834	Decreto-Regulou alfândegas do Porto; baseado no de Lisboa, adaptou-o ao Norte
28-Jul-1834	Decreto-Ultramar separado da Secretaria de Estado da Marinha
24-Mar-1835	Portaria-Aprovou reedificação do Farol da Luz; elogiou Gaudêncio Fontana
25-Abr-1835	Carta de lei-Criou S.E.Negócios Ultramar; autorizou Governo a anexá-la a uma das 6 existentes
02-Mai-1835	Decreto-Anexou Ultramar: ficou Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e do Ultramar
09-Mai-1835	Decreto-Referiu “comandante do registo” talvez significando “capitão do porto”
06-Ago-1835	Portaria-Rainha instou capitão do porto de Lisboa a não deixar navios entrar/sair sem piloto
21-Ago-1835	Portaria-Disse que Administrador da Alfândega de Setúbal exercia funções de capitão do porto
24-Ago-1835	Decreto-Criou Guarda Municipal do Porto, análoga à de Lisboa
31-Ago-1835	Convenção Portugal-Espanha sobre livre navegação no Douro
09-Set-1835	Portaria-D.Maria II apoiou a Sociedade Geral dos Naufrágios e da União das Nações
10-Fev-1836	Portaria-Delimitou competências das autoridades alfandegárias e da Armada no Douro; notou que “ao Intendente da Marinha do Porto compete a segurança das Embarcações”
12-Fev-1836	Portaria-Mandou guardas da alfândega substituir guardas de saúde e polícia na visita a navios
20-Jul-1836	Portaria-Mandou construir farol no Cabo de S.Vicente
14-Nov-1836	Decreto-Definiu normas das taxas portuárias por tonelagem; definiu regras de arqueação
14-Nov-1836	Decreto-Determinou que guardas de bordo deixavam de vencer emolumentos
24-Nov-1836	Decreto-Impôs uma redução de ordenados do pessoal da Marinha
07-Dez-1836	Decreto-Mandou levantar cartas hidrográficas dos portos e costas dos domínios ultramarinos
12-Dez-1836	Decreto-Adjudicou ao maquinista Gaudêncio Fontana a construção e manutenção de faróis
17-Dez-1836	Decreto-Regulou matrícula das embarcações; atribuiu aos intendentes da Marinha “do porto de saída”, ou seus delegados nos portos, competências de registo
24-Dez-1836	Decreto-Criou Corpo de Guardas-Barreiras (como guardas da alfândega, mas em terra)
28-Dez-1836	Decreto-Criou Companhia de Guardas-Barreiras no Porto e Gaia para fiscalizar vinhos
31-Dez-1836	Decreto-Aprovou e pôs em vigor “Código Administrativo”
11-Jan-1837	Decreto-Extinguiu Academia Real de Marinha e criou Escola Politécnica
13-Jan-1837	Decreto-Acad.Real MarªComércio da Cidade do Porto passou a Academia Politécnica do Porto
14-Jan-1837	Portaria-Alterou emolumentos pelo transporte de correio ao “Guarda Mor do porto de Belém”
16-Jan-1837	Decreto-“Regulamento da Fiscalização Externa das Alfândegas”, incluindo porto de Lisboa
16-Set-1837	Portaria-Exortou “encarregado do Registo do Porto” a não falhar inspeções sanitárias a navios
17-Jan-1837	Decreto-Reformou as alfândegas; atribuiu a fiscalização a guardas
03-Out-1837	Decreto-Transferiu Esquadilha de Fiscalização do Algarve para Secretª Estado da Fazenda
07-Nov-1837	Portaria-Dispensou tripulações de navios mercantes portugueses de vir a terra matricular-se
16-Nov-1837	Recomendação sobre atrasos excessivos na construção dos faróis das Berlengas e de S.Vicente

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

22-Nov-1837	Portaria-Mandou intendentes da Marinha fazer verificação final dos “roes de equipagem”
25-Nov-1837	Portaria-Clarificou portaria de 07-Nov-1837; complementou decreto de 22-Nov-1837
22-Fev-1838	Carta de lei-Criou corpos de segurança pública (militares) em cada distrito administrativo
14-Mar-1838	Portaria-Mandou concluir projetos das torres dos faróis das Berlengas e S.Vicente
07-Mai-1838	Carta de lei-Regulou gestão do lastro dos navios que entravam nos portos portugueses
20-Jun-1838	Portaria-Criou “certidão de registo” dos navios
30-Jul-1838	Decreto-Revogou portaria de 22-Nov-1837 (Lisboa)
02-Ago-1838	Decreto-Mandou notificar as demais alfândegas da revogação da portaria de 22-Nov-1837
06-Ago-1838	Decreto-Regulou corpos de segurança pública
28-Ago-1839	Decreto-“Regulamento para o serviço dos Pilotos Práticos da Barra de Lisboa”
30-Ago-1839	Decreto-“Regulamento para a Polícia dos Portos”; definiu autoridades marítimas; definiu espaços de jurisdição das autoridades marítimas; definiu regime dos pilotos
25-Set-1839	Portaria-Criou comissão criada para criar um regulamento para o serviço de pilotos no Porto
28-Abr-1840	Portaria-Rainha avisou câm.municipais para respeitarem atribuições das autoridades marítimas
14-Ago-1840	Portaria-Rainha referiu “capitães de portos e mais autoridades marítimas”
26-Ago-1840	Convenção Portugal-EUA de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
27-Jan-1841	Carta de lei-Aprovou Convenção Portugal-Espanha (1835) sobre livre navegação no Douro; pôs em vigor regulamento de polícia e tarifas, para a livre navegação no Douro
12-Mai-1841	Decreto-“Regulamento para o serviço dos Pilotos Práticos da Barra da Cidade do Porto”
18-Mar-1842	Decreto-Aprovou e pôs em vigor “Código Administrativo”
21-Abr-1842	Decreto-“Regulamento de Fazenda da Marinha”
24-Mai-1842	Portaria-Advertiu autoridades de Cabo Verde para socorrerem navios naufragados
28-Jun-1842	Decreto-“Regulamento das Alfândegas Menores do Reino”; atribuiu 2 léguas ao mar territorial
03-Jul-1842	Convenção Portugal-Reino Unido de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
06-Ago-1842	Portaria-Mandou atualizar plano hidrográfico do porto de Lisboa
19-Ago-1842	Portaria-Lista de passageiros passou a ser indispensável para despacho de saída
04-Out-1842	Decreto-Extinguiu Corpos de Segurança Pública de Braga e Viana; segurança entregue à tropa
28-Nov-1842	Decreto-Regulou matrículas, licenças e direitos de barcos de pesca
12-Jan-1843	Portaria-Rainha reafirmou que “são da privativa competência das Alfândegas do Reino e Ilhas Adjacentes os casos de naufrágios”
11-Mai-1843	Portaria-Mandou capitães dos portos informar-se de navios que levam emigrantes para o Brasil
26-Jun-1844	Convenção Portugal-Espanha regulando as atribuições e prerrogativas dos agentes consulares
19-Ago-1844	Portaria-Reforçou proibição de lançar lastro na barra de Setúbal
27-Mar-1845	Decreto-Regulou “passaporte real” dos navios
23-Abr-1845	Carta de lei-Criou Escola Naval
26-Nov-1845	Decreto-Regulou a saúde pública, incluindo visitas de saúde a navios chegados
12-Dez-1845	Portaria-Mandou colocar boias na barra e embarcações guarnecidas por pescadores locais na Trafaria e Paço de Arcos, para socorro na barra do porto de Lisboa
21-Jun-1846	Decreto-“Regulamento provisório para a Guarda Nacional”
22-Jun-1846	Lei-Confirmou e desenvolveu decreto de 13-Ago-1832 sobre os Bens da Nação
07-Out-1846	Decreto-Extinguiu Guarda Nacional
30-Nov-1846	Decreto-Criou “Corpo de Guardas Fiscais”
03-Ago-1847	Decreto-Extinguiu “Corpo de Guardas Fiscais”
14-Jul-1848	Carta de lei-Regulou passaporte real; dispensou pequenas embarcações de pesca
14-Nov-1848	Portaria-Mandou aplicar a navios portugueses faróis para evitar abalroamentos no mar
31-Jan-1850	Portaria-Mandou registar nas alfândegas barcos de pesca que vão para os Mares de Larache
20-Jan-1851	Circular-Atribuiu a capitães dos portos poderes para fixar lotações de barcos de pesca
17-Mar-1851	Portaria-Referiu “competente autoridade de marinha, nos portos do Reino e ilhas adjacentes” a propósito das competências para realizar vistorias técnicas e judiciais

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

20-Mar-1851	Carta de lei-Criou Secção Hidrográfica, DG dos trabalhos hidrográficos e dotou secção com seis engenheiros hidrógrafos entre os oficiais da Armada
26-Abr-1851	Portaria-Para Intendência da Marinha do Porto e capitánias de portos não cobrarem maiores emolumentos do que os fixados na lei
29-Jul-1851	Portaria-Mandou Arsenal da Marinha construir oito boias para a balizagem da barra de Lisboa
22-Out-1851	Decreto-Criou e regulou Corpo de Marinheiros e recrutamento para Armada pelas capitánias
22-Out-1851	Decreto-Reformou a orgânica e as funções das autoridades marítimas, criadas pelo RPP
20-Nov-1851	Decreto-Regulou despejo e embarque de lastro no porto de Setúbal
26-Nov-1851	Decreto-“Regulamento Consular”
09-Ago-1852	Convenção Portugal-Argentina de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
11-Ago-1852	Decreto-Mandou capitão de porto estar presente nas vistorias de embarcações estrangeiras
30-Ago-1852	Decreto-Criou Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (MOP)
17-Set-1852	Portaria-Definiu modelo de passaporte; usou expressão “Autoridade marítima competente”
30-Set-1852	Decreto-Atribuiu portos e faróis à 2ªSecção da 2ªRepartição-Direção de Obras Públicas (MOP)
23-Dez-1852	Decreto-Nomeou intendente da Marinha do Porto vice-presidente do estabelecimento salva-vidas” (depois, “estação salva-vidas”) do Porto
27-Dez-1852	Decreto-“Regulamento do Arsenal da Marinha”: manteve acumulação por inerência do Inspetor Geral do Arsenal e do intendente da Marinha de Lisboa
03-Fev-1853	Portaria-Dissolveu comissão de administração do “estabelecimento salva-vidas” do Porto
09-Mar-1853	Convenção Portugal-França de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
19-Jul-1853	Início dos trabalhos da Comissão de Inquérito às Repartições de Marinha (CIRM)
12-Set-1853	Decreto-Mandou navios de guerra registar condições meteorológicas e entregá-las à chegada
11-Out-1853	Decreto-Mandou capitães de portos impedir saída de navios com emigrantes acima da lotação
30-Nov-1853	Decreto-Mandou navios de guerra registar condições meteorológicas e entregá-las à chegada
13-Dez-1853	Decreto-Mandou navios de guerra registar condições meteorológicas e entregá-las à chegada
05-Mai-1854	Decreto-Proibiu portugueses e estrangeiros residentes de construir/armar embarcações de corso
05-Mai-1854	Portaria-Mandou rever regulamento sanitário aplicável aos navios que chegam aos portos
08-Mai-1854	Portaria-Voltou a advertir capitães dos portos para controlar passageiros e lotações de navios
20-Jul-1855	Carta de lei-Definiu punições a aplicar a marítimos que ajudem emigração clandestina
25-Jul-1855	Portaria-Indeferiu queixa do capitão do porto da Ericeira sobre limites em terra da jurisdição
16-Ago-1855	Portaria-Mandou instalar um farol no porto da Póvoa do Varzim
09-Nov-1855	Portaria-Explicitou que jurisdição do capitão de porto se limita à praia e aos fundeadouros
28-Jan-1856	Portaria-Mandou escolher um local junto a Aveiro para colocar um farol
30-Mar-1856	Convenção de Paris-Criou mecanismos para evitar guerra para resolver conflitos entre Estados
16-Abr-1856	Declaração de Paris para acabar com os corsários, pela abolição das cartas de corso
03-Jun-1856	Convenção Portugal-Países Baixos regulou reciprocidade na admissão de cônsules nas colónias
25-Jun-1856	Entregue relatório da Comissão de Inquérito às Repartições de Marinha (CIRM)
27-Jun-1856	Portaria-Mandou com ^{tes} de navios de guerra e capitães dos portos auxiliar empregados fiscais
01-Jul-1856	Decreto-Observatório Meteorológico da Escola Politécnica passou a Obs.Meteo.Infante D.Luiz
04-Jul-1856	Portaria-Mandou elaborar plano para instalar “companhia de salva-vidas” em Paço de Arcos
25-Jul-1856	Carta de lei-Transpôs Declaração de Paris (1856) para o direito interno
17-Fev-1857	Portaria-Referiu “polícia marítima” a propósito da repressão da escravatura
09-Mar-1857	Portaria-Fixou distribuição ao pessoal de dinheiro cobrado em impostos e multas do lastro
09-Abr-1857	Convenção Portugal-Nova Granada de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
03-Jul-1857	Portaria-Advertiu capitães dos portos que devem ser rigorosos nas matrículas e lotações
24-Jul-1857	Carta de lei-Autorizou reorganização do Ministério da Marinha e Ultramar
17-Set-1857	Portaria-Renovou advertência de 03-Jul e estendeu-a aos intendentes da Marinha
22-Dez-1857	Decreto-Fixou em 3 anos a duração das comissões de serviço dos capitães dos portos
04-Fev-1858	Decreto-Reforçou decreto que fixou em 3 anos as comissões dos capitães dos portos

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

04-Mar-1858	Portaria-Mandou capitães dos portos informar do estado e movimentos dos respetivos portos
08-Mar-1858	Decreto-Mandou capitães dos portos informar quantos emigrantes saíram pelos seus portos
12-Abr-1858	Portaria-Louvou levantamento hidrográfico do porto de Lisboa
21-Abr-1858	Portaria-Renovou advertências de 03-Jul-1857 e de 17-Set-1857
30-Ago-1858	Carta de lei-Autorizou reforma do regulamento de pilotagem dos portos
13-Set-1858	Aviso-Traduziu aviso do Almirantado inglês sobre sinais e faróis para evitar abalroamentos
05-Fev-1859	Portaria-Exigiu maior rigor aos capitães dos portos quando da matrícula de capitães e pilotos
03-Jun-1859	Carta de lei-Aprovou reforma da Min ^o Marinha e Ultramar, incluindo Arsenal da Marinha
06-Jun-1859	Decreto-Criou Direção de Marinha ou “Primeira Direção”
16-Jun-1859	Portaria-Fixou em 3 anos a duração das comissões de comando, incluindo nas capitánias
25-Ago-1859	Portaria-Autorizou capitão do porto de Peniche a passar cargo ao filho
25-Ago-1859	Decreto-Densificou reforma da Autoridade Marítima de 1851; intendentes da Marinha são CDM; pôs em vigor o “Regulamento da Matrícula e Recrutamento Marítimo”
06-Set-1859	Decreto-Reformou Ministério da Marinha e Ultramar, incluindo Arsenal da Marinha
30-Set-1859	Decreto-“Regulamento Geral para Serviço de Pilotagem nos Diversos Portos do Reino”
05-Out-1859	Decreto-Reformou MOP; atribuiu portos e faróis à 2 ^a Sec.1 ^a Rep.DG Obras Públicas e Minas
15-Out-1859	Portaria-Fixou punições para mestres e comandantes que deslastrem na barra de Setúbal
15-Out-1859	Portaria-Mandou instalar salva-vidas em Paço de Arcos
20-Out-1859	Decreto-Atribuiu of.adj.ao insp.geral Arsenal da Marinha para serviço corrente da c.p. Lisboa
24-Out-1859	Carta de lei-Reorganizou Observatório Astronómico da Marinha; passou a servir de depósito de cartas da Marinha e visar aperfeiçoamento da hidrografia
08-Nov-1859	Portaria-Mandou nomear chefes de delegação; referiu “chefes de departamento marítimo”
21-Nov-1859	Portaria-Atribuiu competências às autoridades marítimas na certificação de capitães e mestres
29-Nov-1859	Portaria-Concedeu subsídio à Câmara Municipal de Oeiras para criar hospital em Paço de Arcos para prestar primeiros socorros também a náufragos na barra de Lisboa
09-Dez-1859	Portaria-Regulou contratação de marítimos para coadjuvar chefes dos distritos marítimos (capitães dos portos) de Alcobaça e Setúbal
08-Mar-1860	Edital-Regulou quarentenas sanitárias dos navios chegados aos portos portugueses
04-Mai-1860	Portaria-Atribuiu verba para adquirir o primeiro marógrafo
12-Out-1860	Edital-Reforçou edital de 08-Mar-1860
11-Dez-1860	Portaria-Regulou inspeções de saúde de marítimos no recrutamento para a Armada
12-Dez-1860	Portaria-Iniciou e regulou recrutamento de marítimos para a Armada em 1861
26-Dez-1860	Decreto-Aprovou contrato para prestação de serviços de reboque no porto de Lisboa
12-Jan-1861	Portaria-Determinou procedimento por incapacidade de saúde no recrutamento de marítimos
23-Jan-1861	Portaria-Regulou finamente as isenções do recrutamento de marítimos para a Armada
26-Jan-1861	Portaria-Aprovou reforço financeiro dos DM para despesas com pessoal recrutado longe de Lx
29-Jan-1861	Portaria-Imputou a intendente da Marinha do Porto/CDM-Norte problemas no recrutamento
05-Fev-1861	Portaria-Pedi informação aos DM sobre reforço financeiro necessário para recrutamento
07-Fev-1861	Portaria-Int.Mar ^a Porto/CDM-N com problemas no recrutamento marítimos em Vila do Conde
11-Fev-1861	Portaria-Mandou fazer inspeções dos recrutados nos distritos administrativos
28-Fev-1861	Portaria-Mandou esclarecer os pedidos de isenção dos recrutados
01-Abr-1861	Portaria-Mandou obter informação em todo o país para perceber problemas do recrutamento
03-Abr-1861	Carta de lei-Contrato para prestação de serviços de reboque no porto de Lisboa
04-Jun-1861	Portaria-Estabeleceu requisito de matrícula como marítimo para assentar praça na Armada
11-Jun-1861	Portaria-Mandou Intendência da Marinha do Porto não cobrar emolumentos que a lei não fixa
14-Jul-1861	Portaria-Esclareceu dúvidas do intendente Marinha do Porto sobre recrutamento de marítimos
20-Jul-1861	Portaria-Advertiu intendente da Marinha de Faro e capitão do porto de Vila Real de Santo António, para não permitirem deslastrar em locais não-autorizados
24-Ago-1861	Portaria-Esclareceu dúvidas sobre o recrutamento de marítimos do intend.Marinha de Faro

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

26-Ago-1861	Portaria-Clarificou recrutamento de marítimos para a Armada-1862
08-Out-1861	Portaria-Pedi informação sobre recrutamento de marítimos para a Armada-1862
15-Out-1861	Portaria-Clarificou isenções sobre recrutamento de marítimos para a Armada
16-Out-1861	Decreto-Fixou em 7200 contingente de recrutamento nacional para Exército e Armada (1862)
18-Dez-1861	Decreto-Aprovou pautas aduaneiras; atribuiu poderes a capitães dos portos em vistorias
27-Dez-1861	Portaria-Regulou recrutamento de marítimos para a Armada (1862)
14-Jan-1862	Portaria-Esclareceu intendentess da Marinha sobre rações a abonar ao pessoal em inspeção
31-Jan-1862	Portaria-Advertiu intendente da Marinha do Porto pelas suas decisões sobre o recrutamento
01-Mar-1862	Portaria-Esclareceu mais dúvidas sobre recrutamento de marítimos para a Armada (1862)
03-Mar-1862	Portaria-Isentou casados do recrutamento de marítimos para a Armada (1862)
21-Abr-1862	Portaria-Nomeou dois “oficiais adidos ao corpo de veteranos” para capitães de portos
21-Abr-1862	Portaria-Corrigiu isenções do recrutamento de marítimos para a Armada (1862)
10-Jun-1862	Decreto-Criou comissão para propor reforma do RPP
17-Jun-1862	Portaria-Mandou instalar farol em Vila Real de Santo António
01-Jul-1862	Carta de lei-Confirmou contingente nacional de 7200 recrutas para 1862
07-Jul-1862	Carta de lei-Criou escola de pilotagem no DM do Sul
09-Jul-1862	Decreto-Especificou contingente nacional de 7200 recrutas para 1862
18-Jul-1862	Portaria-Isentou filhos únicos do recrutamento de marítimos para a Armada (1862)
26-Jul-1862	Portaria-Referiu “polícia do porto” a propósito de poderes do intendente da Marinha do Porto
11-Out-1862	Portaria-Esclareceu dúvidas sobre recrutamento de marítimos para a Armada (1862)
13-Dez-1862	Portaria-Organizou “serviço da fiscalização externa das alfândegas dos portos secos”
15-Dez-1862	Portaria-Regulou recrutamento de marítimos para a Armada (1863)
17-Jan-1863	Portaria-Sublinhou proibição da pesca de arrasto
31-Jan-1863	Carta de lei-Aboliu passaportes para o interior do reino
04-Fev-1863	Decreto-Regulou escola de pilotagem do Departamento Marítimo do Sul
09-Fev-1863	Portaria-Advertiu autoridades marítimas para serem rigorosas nas matrículas e lotações
19-Fev-1863	Portaria-“Regulamento para o serviço do depósito náutico que está a cargo do Observatório Astronómico da Marinha”
12-Mar-1863	Decreto-Embrião de regulamento para evitar abalroamentos no mar
26-Mar-1863	Convenção Portugal-Peru de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
07-Abr-1863	Decreto-“Regulamento geral de polícia para o trânsito no continente do reino e nas ilhas adjacentes, entrada de viandantes e sua saída para o estrangeiro”
08-Jul-1863	Decreto-Fixou 21 anos como idade mínima para ser arrais
08-Jul-1863	Decreto-Aprovou e pôs em vigor “Ato de Navegação”
13-Jul-1863	Carta de lei-Aboliu órgão de Chefe do Estado Maior da Marinha; repôs MGA
13-Jul-1863	Carta de lei-Extinguiu imposto de polícia aplicado a embarcações que entram barra do Douro
30-Jul-1863	Decreto-Definiu atribuições e competências do Major General da Armada
21-Ago-1863	Portaria-Atribuiu aos intendentess da Marinha dever de informar anualmente estado dos portos
27-Out-1863	Portaria-Mandou registrar nas capitánias barcos de pesca que vão para os Mares de Larache
16-Dez-1863	Portaria-Especificou competências das autoridades marítimas quanto a embargo de navios
19-Dez-1863	Portaria-Regulou recrutamento de marítimos para a Armada (1864)
14-Jan-1864	Decreto-Regulou quarentenas; pilotos e guardas de alfândega eram guardas de saúde
19-Fev-1864	Portaria-Encomendou projeto do porto de Leixões
10-Mar-1864	Portaria-Clarificou normas de substituição de passaportes por acumulação de vistos
02-Abr-1864	Portaria-Criou comissão para “formular projeto de regulamento para a navegação do Douro”
07-Abr-1864	Portaria-Criou comissão para transferir faróis para o Ministério da Marinha
27-Abr-1864	Portaria-Mandou inspetor do Arsenal da Marinha distribuir 100 cintos de salvação
25-Jun-1864	Carta de lei-Autorizou governo a legislar sobre “caminhos de ferro, telégrafos, estradas, rios,

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

	canais, valias e portos do mar”
01-Jul-1864	Portaria-Mandou autoridades marítimas colaborar com alfândegas na repressão do contrabando
04-Jul-1864	Lei-“Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante” (CPDMM-1864)
07-Jul-1864	Decreto-Aprovou e pôs em vigor normas de “Organização e fins da Escola Naval”
20-Jul-1864	Carta de lei-Transferiu faróis do MOP para o Ministério da Marinha
30-Jul-1864	Portaria-Capitães dos portos podem substituir intendentes da Marinha nos tribunais marítimos
10-Ago-1864	Decreto-Fixou em 3600 o contingente de recrutamento nacional para a Armada (1864)
29-Set-1864	Convenção Portugal-Espanha: definiu limites entre os dois Estados (até rio Cuncos/Guadiana)
19-Out-1864	Decreto-Atribuiu ao capitão do porto de Lisboa poder para licenciar atividades no DPM-Tejo
25-Out-1864	Contrato de navegação para os portos de África, Açores e Algarve com Bailey & Leetham
29-Out-1864	Edital-Reproduziu decreto de 19-Out-1864
03-Nov-1864	Decreto-“Regulamento provisório para o serviço dos faróis”
31-Dez-1864	Decreto-Estabeleceu que “são do domínio público, [...], os portos de mar e praias, os rios navegáveis e fluviáveis com as suas margens, os canais e valias, portos artificiais e docas [...]”
04-Mar-1865	Convenção Portugal-Libéria de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
05-Abr-1865	Portaria-Criou instruções para fiscalização externa das alfândegas, incluindo junto à costa
21-Jul-1865	Portaria-Criou comissão para reorganizar serviço dos faróis
26-Jul-1865	Portaria-Exigiu apresentação de recibo de pagamento de danos para haver despacho de saída
17-Out-1865	Decreto-Definiu DPM; atribuiu competências aos capitães dos portos
20-Out-1865	Portaria-Autorizou presidentes dos tribunais marítimos a fixar fianças por delitos marítimos
23-Jan-1866	Portaria-Primeira referência na lei a “domínio marítimo”: obras nas margens do rio Ave
09-Fev-1866	Portaria-“domínio marítimo” implícito: obras nas margens do Tejo em Almada
21-Fev-1866	Portaria-Esclareceu jurisdição geográfica dos tribunais marítimos prevista no CPDMM-1864
27-Mar-1866	Carta de lei-Aprovou para ratificação a convenção de limites com Espanha de 29-Set-1864
27-Abr-1866	Portaria-Esclareceu impedimentos dos membros dos tribunais marítimos no CPDMM-1864
03-Mai-1866	Decreto-Aprovou e pôs em vigor “Ordenança Geral da Armada”
16-Mai-1866	Carta-Ratificou convenção de limites com Espanha de 29-Set-1864
11-Jun-1866	Portaria-“domínio marítimo” implícito: obras nas margens da ria em Olhão
14-Jun-1866	Carta de lei-Autorizou Governo a transferir contratos de navegação do MOP para M.º Marinha
20-Jun-1866	Carta de lei-Atribuiu pensão anual ao patrão do salva-vidas da barra de Lisboa, Joaquim Lopes
11-Jul-1866	Convenção Portugal-França de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
26-Jul-1866	Decreto-Transferiu contratos de navegação do MOP para Ministério da Marinha
16-Ago-1866	Portaria-Notou direito c.p.VRS António a salário de assistência por ajudar navio a desencalhar
31-Ago-1866	Portaria-Esclareceu local de cumprimento das penas pelos marítimos
18-Set-1866	Decreto-Revogou contrato para prestação de serviços de reboque no porto de Lisboa (1860)
03-Out-1866	Decreto-Rescindiou contrato de navegação para portos de África, Açores e Algarve (1864)
15-Out-1866	Novo contrato de navegação para portos de África Açores e Algarve com Bailey & Leetham
04-Nov-1866	Convenção Portugal-Espanha 1864/Anexos-Regularam rios limítrofes e apreensões de gado
26-Nov-1866	Carta-Ratificou e publicou dois anexos à convenção de limites com Espanha de 29-Set-1864
26-Dez-1866	Portaria-Definiu solução para cônsul estrangeiro que não pudesse integrar tribunal marítimo
16-Abr-1867	Carta de lei-Emolumentos das Secretarias de Estado passaram a constituir receita do Estado
29-Mai-1867	Decreto-Atribuiu poder ao intendente da Marinha de Faro para designar locais onde se podiam lançar armações para pesca do atum, corvina e sarrajão
26-Jun-1867	Carta de lei-Alterou reforma da Marinha de 1859
01-Jul-1867	Carta de lei-Aprovou e pôs em vigor “Código Civil”; considera “domínio público”
02-Jul-1867	Carta de lei-Aprovou e pôs em vigor reforma do recrutamento marítimo
02-Jul-1867	Carta de lei-Criou Corpos de Polícia Civil em Lisboa e no Porto
25-Jul-1867	Portaria-Definiu organização territorial da Polícia Civil, e ativou o recrutamento

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

05-Ago-1867	Portaria-Criou 4ª Repartição na Direção de Marinha para faróis, hidrografia, pescarias, etc
29-Ago-1867	Decreto-Definiu condições em que os marítimos podiam matricular-se em navios estrangeiros
13-Dez-1867	Decreto-“Regulamento para os Corpos de Polícia Civil de Lisboa e Porto”
14-Dez-1867	Decreto-“Regulamento para os guardas campestres”
30-Dez-1867	Decreto-Adotou novo regulamento de recrutamento marítimo e divisão de jurisdições marítimas
24-Jan-1868	Portaria-Regressou divisão de jurisdições marítimas do decreto de 25-Ago-1859
27-Jan-1868	Decreto-Estabeleceu deveres de proprietários no Domínio Público Marítimo
12-Fev-1868	Contrato de navegação para os portos de África, Açores e Algarve com Bailey & Leetham
09-Set-1868	Carta de lei-Autorizou Governo a simplificar e reduzir pessoal e material
07-Out-1868	Portaria-Mandou intendentes da Marinha vistoriar navios de comércio, a bem da segurança
24-Dez-1868	Decreto-Colocou Guardas Municipais de Lisboa e Porto sob o mesmo comandante em Lisboa
26-Dez-1868	Decreto-Criou curso de engenheiros maquinistas navais para navios do Estado e não só
29-Dez-1868	Decreto-Reformou Ministério da Marinha e Ultramar; substituiu Direção de Marinha por DGM
29-Dez-1868	Decreto-Adotou “código comercial de sinais de Larkins” (código de bandeiras e balões)
30-Dez-1868	Decreto-Reformou jurisdições marítimas; emolumentos passaram a receita do Estado; pessoal passou a receber gratificações fixas; mandou criar regulamento geral de capitánias
30-Dez-1868	Decreto-Definiu cortes nas despesas aprovadas para ano económico de 1868-1869
30-Dez-1868	Decreto-Unificou normas que regulam vencimentos e gratificações do pessoal da Armada
30-Dez-1868	Decreto-Estabeleceu quadros e estatutos dos oficiais da Armada
30-Dez-1868	Decreto-Reformou Intendência da Marinha de Lisboa e Arsenal da Marinha
14-Jan-1869	Portaria-Mandou transferir verba da Marinha para MOP para suportar despesas com faróis
25-Jan-1869	Decreto-Suspendeu aumentos dos funcionários do Estado por diuturnidades
26-Jan-1869	Decreto-Aplicou cortes em vencimentos e gratificações dos funcionários do Estado
08-Abr-1869	Decreto-“Organização da direção dos telégrafos e faróis do reino”
21-Abr-1869	Portaria-Mandou DGM fazer uma lista anual dos navios mercantes
24-Abr-1869	Decreto-Criou corpo de engenheiros hidrógrafos para servirem na Secção Hidrográfica
24-Abr-1869	Decreto-“Regulamento geral das promoções da corporação da armada”-oficiais
09-Jun-1869	Decreto-“Regulamento do Corpo de Engenheiros Hidrógrafos”
10-Jun-1869	Decreto-Regulou curso de engenheiros maquinistas navais para navios do Estado e não só
05-Out-1869	Decreto-Estabeleceu que competia ao DGM assinar passaportes das embarcações
28-Out-1869	Decreto 1-Criou Comando-Geral da Armada
28-Out-1869	Decreto 2-Extinguiu intendenções; CDM são os capitães de porto de Lisboa, Porto e Faro
28-Out-1869	Decreto 3-Reformou Arsenal da Marinha; atribuiu direção a um superintendente, que deixou de exercer funções na Autoridade Marítima
28-Out-1869	Decreto 4-Criou Conselho de Administração da Fazenda de Marinha
01-Dez-1869	Decreto-Reformou Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar
29-Dez-1869	Decreto-Aprovou despesas a pagar pelas capitánias com receitas dos emolumentos
30-Dez-1869	Decreto-Organizou Corpo de Engenheiros Maquinistas Navais para navios do Estado e não só
17-Mar-1870	Decreto-“Regulamento do Arsenal da Marinha”; superintendente apoia autoridades marítimas
21-Jul-1870	Decreto-Aprovou e pôs em vigor “Código Administrativo”
15-Nov-1870	Portaria-Esclareceu que sota patrão mor substituíra patrão-mor nos tribunais marítimos
29-Dez-1870	Carta de lei-Reviu impostos aduaneiros; mandou rever regras de cálculo da arqueação de navios
10-Jun-1871	Carta de lei-Autorizou contrato de navegação para Açores por barão de Fonte Bella
02-Mar-1872	Convenção Portugal-Alemanha de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
08-Mai-1872	Carta de lei-Autorizou contrato de navegação para África Ocidental com Bailey & Leetham
20-Dez-1872	Convenção Portugal-Espanha de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
18-Mar-1873	Portaria-Mandou navios mercantes terem nome e porto de origem indicados no costado
23-Abr-1873	Carta de lei-Autorizou subsídios a quem fizesse ligações marítimas com Algarve e Madeira

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

05-Mai-1873	Portaria-Indicou como proceder caso faltem membros de tribunal marítimo
05-Nov-1873	Decreto-Fixou lotações de pilotos de navios mercantes (cabotagem e longo curso)
05-Mar-1874	Portaria-Esclareceu que CPDMM-1864 se aplica a todos os marítimos
15-Abr-1874	Carta de lei-Extinguiu Observatório Astronómico da Marinha
11-Set-1874	Contrato de navegação para os portos dos Açores e Madeira com Bensaúde & Cia
12-Nov-1874	Decreto-“Regulamento Geral da Sanidade Marítima”
23-Dez-1874	Decreto-Alterou limites da pequena e grande cabotagem fixados no decreto de 05-Nov-1873
09-Jan-1875	Convenção Portugal-Holanda de reciprocidade na liberdade de comércio e navegação
09-Abr-1875	Carta de lei-Autorizou “Código de Justiça Militar” e “Regulam.Disciplin Militar” (Exército)
21-Jul-1875	Decreto-Regulou “Código de Justiça Militar” (Exército)
15-Dez-1875	Decreto-Criou Regulamento de Disciplina Militar (Exército)
21-Dez-1876	Decreto-“Regulamento do Corpo de Polícia Civil”
06-Mai-1878	Decreto-Aprovou e pôs em vigor “Código Administrativo”
06-Mai-1878	Carta de lei-“Reg. geral do serviço de pilotagem de barras e portos do continente e i.adjacentes”
08-Mai-1878	Carta de lei-Autorizou reforma da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar
14-Jul-1878	Convenção Portugal-Espanha estabeleceu reciprocidade de pesca
02-Ago-1878	Portaria-Criou comissão para fomento da pesca
06-Ago-1878	Portaria-Estabeleceu regras quanto ao convénio com Espanha sobre reciprocidade da pesca
19-Set-1878	Decreto-Reformou Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar
06-Mai-1879	Carta de lei-Autorizou cedência do mirante da real quinta de Caxias para construção de farol
10-Mai-1879	Convenção Portugal-Bolívia de amizade e reciprocidade no comércio, navegação e extradição
23-Out-1879	Decreto-“Regras para evitar os abalroamentos no mar”
07-Jul-1880	Carta de lei-Reformou serviço de telégrafo-postal e faróis (MOP)
23-Set-1880	Decreto-Regulou serviço de telégrafo-postal e faróis (MOP)
18-Out-1880	Decreto-Alterou normas das “Regras para evitar os abalroamentos no mar”
29-Jan-1881	Contrato de navegação para os portos de África Ocidental com Henry Burnay
01-Set-1881	Decreto-“Regulamento da fiscalização externa das alfândegas no continente do reino”
30-Dez-1881	Contrato de navegação para portos de África Ocidental com Empresa Nacional de Navegação
27-Jul-1882	Carta de lei-Criou Escolas de Alunos Marinheiros em Lisboa, Porto e S.Miguel
27-Jul-1882	Carta de lei-Reformou orgânica e funções das autoridades marítimas
20-Mar-1883	Carta de lei-Autorizou plano de melhorias na balizagem das costas e portos
19-Abr-1883	Decreto-Criou Comissão de Cartografia (Direção Geral do Ultramar)
19-Abr-1883	Proposta de regulamento para fundar “Instituição nacional de socorros a náufragos”
07-Jun-1883	Decreto-Aprovou regulamento para fundar “Instituição nacional de socorros a náufragos”
26-Jun-1883	Carta de lei-Critérios do recrutamento para amanuenses (escrivães)
07-Jul-1883	Portaria-Fixou verbas para concretizar plano de melhorias na balizagem das costas e portos
07-Set-1883	Convenção Portugal-Paraguai de amizade e reciprocidade no comércio e navegação
23-Out-1883	Decreto-“Regul.especial para o serviço marítimo, fluvial, das costas e portos no reino e ilhas adjacentes”; esquadilha de fiscalização da costa (pessoal da Armada) dependia das alfândegas
13-Nov-1883	Contrato de navegação para os portos dos Açores e Madeira com Abraham Bensaúde
26-Jan-1884	Portaria-Instruções para fixar arqueação pelos capitães dos portos ou ajudantes
01-Ago-1884	Decreto-“Regulamento Geral das Capitánias, Serviço e Polícia dos Portos [...]” (RGC-1884)
26-Nov-1884	Decreto-Alterou normas das “Regras para evitar os abalroamentos no mar”
31-Mar-1885	Carta de lei-Definiu bases de reforma das alfândegas e autorizou criação da Guarda Fiscal
24-Jul-1885	Carta de lei-Concedeu isenção de taxas aduaneiras a bombeiros voluntários de Viana do Castelo na importação de material para socorros a náufragos
17-Set-1885	Decreto nº1-Criou e regulou Guarda Fiscal
02-Out-1885	Convenção Portugal-Espanha de reciprocidade de pesca acordada na convenção de 14-Jul-1878

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

14-Dez-1885	Decreto-Regulou situações da pesca após fim da reciprocidade com Espanha
17-Mar-1886	Decreto-“Regulamento disciplinar do Corpo da Guarda Fiscal”
17-Jul-1886	Decreto-Aprovou e pôs em vigor “Código Administrativo”
29-Jul-1886	Decreto-Reformou serviço externo de correios, telégrafos e faróis (MOP)
09-Set-1886	Decreto-Reformou GF; fiscalização marítima sob direção da GF, executada por esquadrilhas de fiscalização com pessoal da Armada requisitado
28-Out-1886	Decreto-“Instruções para esquadrilhas de fiscalização marítima”
06-Dez-1886	Portaria-“Instruções para esquadrilha de fiscalização marítima do Algarve”
19-Jan-1887	Decreto-“Regulamento da capitania do porto e da polícia marítima de Macau”
24-Fev-1887	Decreto-Regulou secção marítima da Guarda Fiscal e centralização das despesas
12-Mai-1887	Decreto-Atribuiu competências a comandantes de navios de fiscalização aduaneira e CDM
04-Jun-1887	Contrato de navegação para portos de África com Alfredo Sousa Leal e António Carneiro Lara
25-Ago-1887	Carta de lei-Autorizou reforma da Escola Naval
17-Nov-1887	Decreto-“Regulamento orgânico do corpo da polícia fiscal”
29-Nov-1887	Decreto-Reformou Escola Naval; criou escolas de pilotagem anexas
01-Dez-1887	Decreto-Clarificou delimitação das águas interiores sob jurisdição das “circunscrições hidráulicas” e sob jurisdição das autoridades marítimas
01-Dez-1887	Decreto-Criou comissão permanente de faróis e balizas (MOP); aprovou instruções
29-Dez-1887	Decreto-Reformou alfândegas; esquadrilha do Algarve sedeada em V.R.S.António
07-Mar-1888	Decreto-Criou Comissão Superior de Guerra (Ministério da Guerra)
28-Jun-1888	Carta de lei-Aprovou e pôs em vigor “Código Comercial”; Livro III sobre comércio marítimo
21-Ago-1888	Portaria-Fixou pagamentos por apoio da esquadrilha fiscal da costa a navios em dificuldades
23-Ago-1888	Decreto-Publicou “Código Comercial”; manteve matrícula e passaporte real dos navios; previu salário de salvação e salário de assistência por socorro
15-Set-1888	Portaria-Regulou escolas de pilotagem
15-Nov-1888	Decreto-“Regulamento do Registo Comercial”; navios registados nos tribunais de comércio
27-Dez-1888	Decreto-Regulou administração da fazenda da esquadrilha fiscal da costa
31-Jan-1889	Decreto-“Regulamento dos serviços aduaneiros”
18-Jul-1889	Carta de lei-Definiu quadros dos oficiais da Armada; autorizou Governo a organizar quadros
04-Out-1889	Decreto-“Regulamento de Sanidade Marítima”
12-Out-1889	Portaria-Proibiu pesca de arrasto por barcos a vapor a menos de 6 milhas da costa do Algarve
28-Nov-1889	Decreto-“Instruções para os serviços fiscal e de polícia de pesca no mar territorial”
14-Dez-1889	Portaria-“Instruções para o mestre da lancha da esquadrilha fiscal da costa, que presta serviço entre Esposende e Caminha”
10-Fev-1890	Decreto 5-Bases dos quadros de pessoal da Armada, reforma das capitánias e hidrografia, etc
10-Fev-1890	Decreto 7-Criou “Fundo Permanente de Defesa Nacional”
11-Fev-1890	Portaria-Mandou DGM propor localização de estações salva-vidas e seu equipamento
31-Mar-1890	Decreto-Organizou quadros de pessoal da Armada; repôs subsídio de embarque para capitães dos portos; referiu “serviço hidrográfico”
30-Jul-1891	Decreto-“Regulamento provisório da pesca marítima com redes de arrastar pelo fundo a reboque de uma ou mais embarcações, movidas por qualquer motor”
26-Fev-1892	Carta de lei-Determinou aumento de impostos e redução de despesas públicas
21-Abr-1892	Carta de lei-Criou fundo para socorros a náufragos
21-Abr-1892	Decreto-Reformou serviços aduaneiros; extinguiu polícia fiscal
09-Jun-1892	Decreto-“Regulamento do fundo de socorros a náufragos”
13-Jun-1892	Decreto-Determinou corte no pagamento de juros da dívida pública (“bancarrota de 1892”)
14-Ago-1892	Decreto-Reformou Marinha; criou Conselho do Almirantado; extinguiu DGM; navios de fiscalização voltaram à Armada e foram militarizados; criou Comissão de Pescarias
29-Ago-1892	Decreto-Alargou proibição da pesca de arrasto à noite a Norte do Cabo Mondego

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

01-Dez-1892	Carta de lei-Reformou orgânica e funções das autoridades marítimas
01-Dez-1892	Decreto-“Regulamento Geral das Capitanias” (RGC-1992)
01-Dez-1892	Decreto 8-Organização dos serviços hidráulicos; definiu largura do domínio público hídrico
19-Dez-1892	Decreto-Reformou Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, de acordo com decreto de 14-Ago-1892
19-Dez-1892	Decreto-Regulou bacias hidrográficas; definiu padrão-mor como perito de vistorias
31-Dez-1892	Decreto-Regulou Secretaria do Conselho do Almirantado
12-Jan-1893	Decreto-“Regulamento do Arsenal da Marinha”; intendente acumulava com CDM Centro
19-Jan-1893	Decreto-Regulou Comissão de Cartografia (DG Ultramar); abrangia hidrografia
23-Mar-1893	Decreto-Regulou Conselho do Almirantado
27-Mar-1893	Convenção Portugal-Espanha de reciprocidade no comércio, navegação e pescas
27-Abr-1893	Decreto-“Regulamento da capitania do porto de Lourenço Marques”; referiu “polícia de porto”
25-Mai-1893	Decreto-Criou comissão para delimitar competências sobre pescas entre MOP e Marinha
27-Jul-1893	Carta de lei-Autorizou concurso para ligações marítimas com Algarve, Madeira e Açores
28-Ago-1893	Decreto-Reformou Polícia Civil; atribuiu-lhe funções de segurança pública, inspeção administrativa e investigação judiciária; ainda recrutava entre militares
30-Nov-1893	Contrato de navegação para os portos do Algarve, Açores e Madeira com Abraham Bensaúde
20-Dez-1893	Decreto-Articulou Observatório do Infante D.Luiz com faróis e ISN
30-Dez-1893	Decreto-Instruções para execução do “Regulamento do Arsenal da Marinha” de 12-Jan-1893
04-Jan-1894	Decreto-“Regulamento para admissão e promoção do pessoal dos faróis”
12-Abr-1894	Decreto-“Regulamento geral do corpo de polícia civil de Lisboa”, “Regulamento disciplinar do corpo de polícia civil de Lisboa”, “Regulamento da administração do corpo de polícia civil de Lisboa” e “Regulamento da polícia judiciária e preventiva de Lisboa”
27-Set-1894	Decreto 4-Reformou GF, incluindo fiscalização marítima
10-Jan-1895	Decreto 6-Aprovou e pôs em vigor “Código de Justiça Militar” (Exército)
01-Fev-1895	Decreto 3-Extinguiu corpo de engenheiros hidrógrafos
01-Fev-1895	Decreto 8-Extinguiu subsídio de embarque aos capitães dos portos
02-Mar-1895	Decreto-Aprovou e pôs em vigor “Código Administrativo”
28-Mar-1895	Decreto-Criou Comissão Central de Pescarias
18-Abr-1895	Decreto-Reformou capitanias; criou DM do Oeste (Açores e Madeira); criou c.p.Leixões
18-Abr-1895	Decreto-Instalou escolas de alunos marinheiros nas sedes dos DM do norte, do centro e do sul
09-Jul-1895	Convenção Portugal-Rússia de reciprocidade no comércio e navegação
19-Ago-1895	Portaria-“Instruções sobre o sistema uniforme de balizagem”
25-Set-1895	Decreto-Reformou Escola Naval; criou escola de pilotagem no DM Oeste em Ponta Delgada
21-Nov-1895	Decreto-“Regulamento do serviço de faróis do continente e ilhas adjacentes”
31-Dez-1895	Decreto-“Regulamento para exploração de instalações permanentes de pesca, estabelecimentos de piscicultura e viveiros de peixes, na parte marítima das águas públicas”
05-Mar-1896	Decreto-Aprovou e pôs em vigor “Ordenança Geral da Armada”
05-Mar-1896	Decreto-“Regulamento da polícia de inspeção administrativa de Lisboa”
03-Abr-1896	Carta de lei-Unificou normas setoriais da polícia civil; referiu “polícia de segurança pública”
23-Abr-1896	Carta de lei-Autorizou criação de “polícia especial de repressão da emigração clandestina”
11-Mai-1896	Carta de lei-Autorizou contrato de navegação para portos de Madeira e Açores
13-Mai-1896	Carta de lei-Aprovou e pôs em vigor “Código de Justiça Militar” (Exército)
20-Mai-1896	Portaria-Estabeleceu plano de uniformes para pilotos do DM de Oeste
21-Mai-1896	Carta de lei-Atribuiu comandos de esquadrilhas a autoridades marítimas; repôs subsídio de embarque a capitães dos portos
03-Jul-1896	Decreto-“Regulamento da polícia especial de repressão da emigração clandestina”
09-Jul-1896	Decreto-Criou provisoriamente “Regulamento de Disciplina da Armada”
16-Out-1896	Decreto-Proibiu pesca de arrasto do fundo a menos de 6 milhas da costa

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

30-Out-1896	Decreto-“Regras para evitar os abalroamentos no mar”
24-Dez-1896	Decreto-Regulou “Código de Justiça Militar” (Exército)
21-Jan-1897	Decreto-“Regulamento Geral de Sanidade Marítima”
26-Jan-1897	Convenção Portugal-Japão de reciprocidade no comércio e navegação
17-Mai-1897	Decreto-“Regulamento de pesca no rio Minho”; atribuiu fiscalização das pescas à Armada
21-Dez-1897	Decreto-Extinguiu Conselho do Almirantado; recriou DGM e MGA, como ramos separados
20-Jan-1898	Decreto-Reformou serviços policiais de Lisboa: investigação criminal passou para tribunais
10-Jun-1898	Portaria-Fixou condições para capitães dos portos: tirocinados e comissões mínimas de 2 anos
22-Jun-1898	Decreto-Confirmou que chefe da 5ª Repartição da DGM devia ser engenheiro hidrógrafo
22-Jun-1898	Decreto-Reformou serviços policiais do Porto (diferente de Lisboa)
30-Jun-1898	Decreto-Integrou Escola e Serviço de Torpedos na DGM
07-Jul-1898	Decreto-“Regulamento da Direção Geral da Marinha”
28-Jul-1898	Decreto-“Regulamento da Majoria Geral da Armada”
23-Ago-1899	Carta de lei-Autorizou reforma da Escola Naval; mandou criar escola de pilotagem e escola de maquinistas navais
01-Set-1899	Carta de lei-Autorizou “Código de Justiça da Armada”
06-Nov-1899	Portaria-Bases da reforma da Escola Naval; criou escola de pilotagem anexa à Escola Naval; previu criação de escola de maquinistas da marinha mercante
30-Nov-1899	Decreto-“Regulamento Disciplinar da Armada”
23-Dez-1899	Decreto-Regulou Comissão Superior de Guerra
29-Dez-1899	Portaria-Fixou normas de identificação dos navios sob bandeira portuguesa com quatro letras
11-Ago-1900	Decreto-Regulou “Código de Justiça da Armada”
12-Dez-1900	Decreto-DGM e MGA passaram a integrar Comissão Superior de Guerra
04-Jun-1901	Lei-Reformou serviços e fundo de socorros a náufragos
12-Jun-1901	Carta de lei-Autorizou Regulamento de Disciplina da Armada
18-Jun-1901	Decreto-Reformou serviços e fundo de socorros a náufragos
17-Ago-1901	Decreto-Clarificou mandatos dos membros das várias comissões de pescarias
10-Out-1901	Decreto-“Regulamento Disciplinar da Armada”
24-Dez-1901	Decreto-Colocou GF em dependência parcial do Ministério da Guerra
24-Dez-1901	Decreto-Reformou MOP; criou polícia florestal
24-Dez-1901	Decreto-“Regulamento Geral dos Serviços de Saúde e Beneficência Pública”
26-Dez-1901	Decreto-Regulou decreto de 17-Ago-1901
24-Mai-1902	Carta de lei-Estabeleceu e regulou servidões militares; atribuiu fiscalização ao Exército
04-Jun-1902	Decreto-Definiu conceitos de longo curso, grande e pequena cabotagem, e respetivas lotações de pilotos e maquinistas
13-Ago-1902	Decreto-“Regulamento da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar e respetivas corporações consultivas”
19-Set-1902	Decreto-Aprovou alterações ao regulamento de polícia judiciária e de investigação de Lisboa
07-Mai-1903	Carta de lei-Autorizou contrato com “Empresa Nacional de Navegação a Vapor para a África Portuguesa”, para ligações do continente a Moçambique
07-Mai-1903	Decreto-Regulamentou Real ISN
05-Jun-1903	Carta de lei-Aprovou plano de instrução para oficiais; criou Escola Auxiliar de Marinha
04-Abr-1904	Decreto-Criou “Comissão de Faróis e Balizas” no MOP, para concluir iluminação e balizagem
23-Jan-1905	Decreto-Redefiniu conceitos de longo curso, grande e pequena cabotagem, e respetivas lotações de pilotos e maquinistas, definidos no decreto de 04-Jun-1902
09-Mar-1905	Decreto-“Regulamento de polícia florestal”
17-Jun-1905	Portaria-Criou comissão para proteger e aumentar marinha mercante portuguesa
20-Jan-1906	Decreto-“Regulamento para evitar abalroamentos no mar”
24-Dez-1906	Carta de lei-Criou Supremo Conselho de Defesa Nacional; bases de reforma da Armada

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

29-Jan-1907	Decreto-Regulou Supremo Conselho de Defesa Nacional
11-Abr-1907	Decreto-Reformou Armada; MGA e DGM na dependência direta do ministro
22-Jun-1907	Ordem do Min.Neg.Estrangeiros-Aprovada balizagem Portugal-Espanha do rio Guadiana
27-Jun-1907	Decreto-“Regulamento da Administração da Fazenda Naval” (RAFN-1907)
27-Jun-1907	Decreto-“Regulamento da MGA”
27-Jun-1907	Decreto-“Regulamento da DGM”; colocou Aquário Vasco da Gama na 2ª Repartição (pescas)
12-Jan-1908	Decreto-“Regulamento Administrativo dos Serviços Fabris” do Arsenal da Marinha
30-Nov-1908	Convenção Portugal-Alemanha de reciprocidade no comércio e navegação
23-Jan-1909	Portaria-Clarificou repartições de atribuições e competências entre MGA e DGM
16-Set-1909	Decreto-Mandou MGA preparar navios para a MHCP
26-Out-1909	Carta de lei-Proibiu pesca a navios estrangeiros a menos de 3 milhas da costa; autorizou comandantes de navios do Estado a deter infratores
02-Jun-1910	Decreto-Aumentou quadros da secretaria do RISN; reforçou ligação das autoridades marítimas às comissões locais do RISN
23-Jun-1910	Decreto-“Regulamento de Administração da Fazenda Naval” (RAFN-1910)
23-Set-1910	Convenções para Unificação de Regras sobre Assistência e Salvação Marítimas
05-Out-1910	Implantação da República
08-Out-1910	Decreto-Substituiu Sec ^a Est.Marinha e Ultramar por Ministério da Marinha e Colónias
08-Out-1910	Decreto-Substituiu Ministério do Reino por Ministério do Interior (antecessor do MAI)
12-Out-1910	Decreto com força de lei-Extinguiu Guardas Municipais de Lisboa e Porto; criou Guarda Republicana enquanto não se criar a GNR
13-Out-1910	Decreto-Repôs “Código Administrativo” de 1878
17-Out-1910	Decreto-Criou comissão para reorganizar a Polícia Civil; passou a Polícia Cívica de Lisboa
25-Out-1910	Decreto com força de lei-Criou comissão para reorganizar a Armada
29-Out-1910	Decreto-Regulou Guarda Republicana
02-Nov-1910	Decreto com força de lei-Suspendeu gratificações especiais atribuídas a oficiais
28-Dez-1910	Decreto com força de lei-Atribuiu comando da esquad ^a fiscalização do Algarve ao CDM Sul
07-Fev-1911	Decreto com força de lei-Criou Junta Autónoma das Obras da Cidade (Porto)
28-Mar-1911	Decreto com força de lei-Reformou quadro de pessoal civil da Direção Geral da Marinha
04-Mai-1911	Decreto com força de lei-Criou e regulou GNR; extinguiu Guarda Republicana
25-Mai-1911	Decreto-Reformou ISN (deixou de ser Real ISN) e Fundo de Socorros a Náufragos
26-Mai-1911	Decreto-Reformou Exército; criou Conselho Superior da Armada
21-Ago-1911	Constituição de 1911 entrou em vigor
24-Ago-1911	Decreto-Criou Ministério da Marinha e Ministério das Colónias
02-Dez-1911	Decreto-Alterou normas do “Regulamento para evitar abalroamentos no mar”
10-Jul-1912	Lei-Criou Marinha Colonial, no Ministério das Colónias
18-Dez-1912	Portaria-Mandou navio “5 de Outubro” realizar MHCP
18-Jun-1913	Decreto-Alargou atribuições da Junta Autónoma das Obras da Cidade a Leixões; passou a chamar-se Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro e Leixões)
01-Jul-1913	Lei 1-Recriou e regulou GNR
12-Ago-1913	Carta de Confirmação e Ratificação da “Convenção para evitar Abalroamentos no Mar” e da “Convenção sobre Assistência e Salvação Marítimas”, ambas de 1910
13-Ago-1913	Lei 89-Criou Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal
05-Jun-1914	Lei 185-Definiu largura do mar territorial para pesca por estrangeiros por reciprocidade
29-Jun-1914	Lei 211-Reformou orgânica e funções das autoridades marítimas (RGC-1892)
30-Jun-1914	Lei 216-Criou Junta Autónoma das Obras do Porto de Viana e do Rio Lima
30-Jun-1914	Lei 217-Criou imposto de farolagem
21-Jul-1914	Lei 254-Reformou serviço de pilotagem
07-Ago-1914	Decreto 738-Proibiu pesca de arrasto entre Berlengas e S.Vicente a menos de 20 milhas

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

17-Ago-1914	Decreto 763-Autorizou pesca de arrasto a Norte das Berlengas a mais de 4 milhas da costa
20-Ago-1914	Decreto 775-“Reg.geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjs.”
15-Out-1914	Decreto 952-Reformou a Autoridade Marítima; alterou RGC-1892 e lei 211
06-Nov-1914	Decreto 1029-Regulou Instituto de Socorros a Náufragos
18-Nov-1914	Decreto 1060-6ªRepartição da DGM passou a designar-se Arquivo Geral da Marinha
08-Jul-1915	Decreto 1722-Fixou composição do Conselho Superior da Armada, presidido pelo ministro da Marinha; incluía MGA, Major General do Exército e DGM
10-Jul-1917	Lei 735-Proibiu pesca a estrangeiros nas águas territoriais portuguesas
25-Out-1917	Decreto 3487-Regulou serviços dos práticos da esquadilha de fiscalização do Algarve
30-Nov-1917	Decreto 3649-Reformou orgânica e funções das autoridades marítimas (reformou RGC-1892)
28-Dez-1917	Decreto 3716-Suspendeu decreto 3649 e reforma do RGC-1892
27-Abr-1918	Decreto 4166-Criou Direção-Geral de Segurança Pública para enquadrar Polícia Cívica
16-Jun-1918	Decreto 4451-Dividiu SecªEst.Marinha em 4 dir.gerais; DG integravam Conselho General da Armada, com SEMarinha e Ch.Est.-M.Naval; 1ºDG-Armada; 4ºDG incluía Autoridade Marítima
03-Dez-1918	Decreto 5041-Regulou reforma aprovada pelo decreto 4451
24-Fev-1919	Decreto 5171-Dissolveu polícias de segurança e preventiva; ativou reforma do decreto 4166
10-Mai-1919	Decreto 5568-Regulou GNR; oficiais requisitados ao Ministério da Guerra
10-Mai-1919	Decreto 5615-Transformou Aquário Vasco da Gama em Estação de Biologia Marítima
10-Mai-1919	Decreto 5703-Reformou orgânica e funções das autoridades marítimas (reformou RGC-1892)
10-Mai-1919	Decreto 5754-“Regulamento orgânico para o serviço de faróis”
10-Mai-1919	Decreto 5787-4 S-Reorganizou GNR: alargou-se a Açores e Madeira e ao armamento pesado
13-Set-1919	Lei 876-Criou Corpo de Polícia Marítima, no Porto de Lisboa, com investigação criminal
06-Set-1919	Decreto 6084-Criou esquadilhas de fiscalização da pesca do centro e do norte
04-Out-1919	Decreto 6151-“Regulamento da Polícia Marítima do Porto de Lisboa”
10-Dez-1919	Decreto 6273-Criou Corpo de Polícia Marítima em Leixões e no Porto
26-Dez-1919	Decreto 6305-Criou Esquadilha de Salvação e Assistência Marítima no porto de Lisboa
26-Dez-1919	Decreto 6306-“Regulamento de salvação e assistência no mar por navios de guerra”
03-Fev-1920	Portaria 2137-Criou curso naval de guerra
06-Mar-1920	Decreto 6446-“Regulamento do Conselho de Administração do Porto de Lisboa”
26-Jun-1920	Decreto 6950-“Regulamento para o Serviço Rural da GNR”
16-Out-1920	Decreto 7029-Integrou Comissão de Cartografia na Repartição de Estudos Geográficos
17-Out-1920	Decreto 7036-Reformou MOP; criou AGPL; assumiu papel ativo fomento da marinha mercante
17-Out-1920	Decreto 7039-Criou Administração-Geral dos Serviços Hidráulicos e Elétricos
06-Nov-1920	Decreto 7094-“Regulamento da Polícia Marítima do Porto de Lisboa”
31-Dez-1920	Decreto 7224-Identificou “ministério/ministro” e “secretaria de Estado/secretário de Estado” da Marinha; Repartição de Hidrografia passou da 4ªRep.3ªDG para 6ªRep.4ªDG
14-Abr-1921	Lei 1149-Criou Junta Autónoma do Porto e Barra da Figueira da Foz
02-Nov-1921	Decreto 7777-Extinguiu Conselho de Administração Porto de Lisboa; criou em concreto AGPL
05-Nov-1921	Decreto 7792-Revogou decreto 7777
05-Nov-1921	Decreto 7793-Substituiu decreto 7777; criou em concreto Adm.-Geral do Porto de Lisboa
11-Nov-1921	Lei 1237-Criou Junta Autónoma do Porto Artificial de Ponta Delgada
22-Nov-1921	Decreto 7822-Criou “Fundo de Proteção à Marinha Mercante e Portos Nacionais”
28-Nov-1921	Decreto 7842-Reformou Marinha; manteve MGA; extinguiu DGM; criou Intendência de Marinha, para fomento e Autoridade Marítima
07-Dez-1921	Decreto 7880-Criou Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro
02-Mar-1922	Lei 1242-Autorizou reorganização da GNR
13-Mar-1922	Decreto 8064-Reorganizou GNR; reduziu armamento pesado e deixou Açores e Madeira
25-Set-1922	Decreto 8383-Alterou “Fundo de Proteção à Marinha Mercante e Portos Nacionais”
21-Out-1922	Decreto 8435-Reformou Polícia Cívica

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

21-Abr-1923	Lei 1415-Criou Junta Autónoma das Obras do Porto e Barra de Tavira
17-Ago-1923	Lei 1461-Criou Junta Autónoma do Porto Comercial de Vila Real de Santo António
18-Dez-1923	Lei 1514-Regulou sanções sobre proibição de pesca por estrangeiros nas águas portuguesas
18-Dez-1923	Lei 1517-Criou Junta Autónoma das Obras do Porto e Barra de Setúbal e do Rio Sado
18-Dez-1923	Decreto 9303-Aprovou estatutos de “A Lutuosa dos Faróis”
07-Jan-1924	Decreto 9339-Extinguuiu órgãos de topo da Direção-Geral de Segurança Pública
02-Abr-1924	Portaria-Criou Comissão de Direito Marítimo Internacional, a depender do ministro da Marinha
09-Mai-1924	Decreto 9663-Aprovou reforma da orgânica da Marinha; criou Direção de Faróis na DGM
21-Mai-1924	Decreto 9704-Reformou orgânica e funções das autoridades marítimas (reformou RGC-1892)
23-Mai-1924	Decreto 9720-Regulou decreto 9663; substituiu Intendência de Marinha pela DGM; criou Superintendência da Armada; atribuiu fiscalização dos serviços radioelétricos à DSEC
28-Jun-1924	Decreto 9877-Autorizou pesca de arrasto a mais de 3 milhas da costa (exceto no Algarve)
16-Jul-1924	Decreto 9916-Autorizou navegação costeira a embarcações de tráfego local
11-Ago-1924	Lei 1648-Autorizou Governo a fazer cortes nas despesas previstas no Orçamento de Estado
20-Ago-1924	Decreto 10084-Reformou Escola Naval; criou Escola Náutica, separada com legislação própria
08-Out-1924	Decreto 10167-Introduziu ensino em navegação e pescas nas escolas primárias de concelhos costeiros e criou escolas de pesca para formar profissionais
08-Out-1924	Decreto 10168-Regulou “Comissão de Administração do Fundo dos Departamentos, Capitánias e Delegações”
13-Mar-1925	Decreto 10618-Regulou “Fundo de Proteção à Marinha Mercante e Portos Nacionais”
25-Mar-1925	Portaria 4378-Adquiriu navio “Albacora” para estudos de pesca e oceanografia
31-Jul-1925	Decreto 11010-Regulou Escola Náutica e criou Escolas de Pilotagem como anexos
20-Jun-1925	Decreto 11020-“Regulamento dos meios de salvação a bordo”
17-Set-1925	Decreto 11088-“Regulamento do serviço radiotelegráfico nos navios da marinha mercante”; atribuiu à DSEC emissão anual do “certificado de exploração” da instalação
22-Set-1925	Decreto 11106-Transferiu verba para “Fundo especial de melhoramento do serviço de faróis”
29-Out-1925	Decreto 11560-“Regulamento geral do serviço na GNR”; aplicou decreto 8064
26-Nov-1925	Decreto 11292-“Código de Justiça Militar” (primeiro comum a Armada e Exército)
30-Nov-1925	Decreto 11294-Reformou Supremo Conselho de Defesa Nacional; DGM não é membro
30-Nov-1925	Decreto 11306-“Regimento dos Oficiais da Armada”
01-Dez-1925	Decreto 11311-“Regulamento de Disciplina Militar” (primeiro comum a Armada e Exército)
12-Fev-1926	Decreto 11444-Extinguuiu Conselhos Administrativos das esquadilhas de fiscalização
29-Jun-1926	Convenção Portugal-Espanha de definição de limites (do rio Cuncos à foz do Guadiana)
03-Set-1926	Decreto 12270-Autorizou nova reorganização dos faróis; atualizou imposto de farolagem
29-Set-1926	Decreto 12445-DPM sujeito a fiscalização dos serviços hidráulicos do MOP
30-Out-1926	Decreto 12705-“Regulamento orgânico para o serviço de faróis”; já incluiu DF
03-Nov-1926	Decreto 12625-Reforma da polícia florestal e novo regulamento
09-Nov-1926	Portaria 12664-Regulou Comissão Central de Pescarias, na DGM
19-Nov-1926	Decreto 12694-Extinguuiu Marinha Colonial e integrou-a no Ministério da Marinha
02-Dez-1926	Decreto 12757-Lei dos Portos; classificou os portos em 4 classes
15-Dez-1926	Decreto 12822-Atualizou taxas da Autoridade Marítima; atribuiu emolumentos ao pessoal
08-Mar-1927	Decreto 13242-Restabeleceu Direção-Geral de Segurança Pública
07-Abr-1927	Decreto 13451-Aprovou para ratificação Convenção Portugal-Espanha de limites no Guadiana
18-Mai-1927	Decreto 13624-Constituiu o Tribunal Marítimo dos bancos da Terra Nova
20-Mai-1927	Decreto 13640-Extinguuiu Superintendência dos Serviços da Armada
22-Abr-1927	Decreto 13846-Ratificou Convenção Portugal-Espanha de 1926 de limites no Guadiana
17-Jun-1927	Carta de Confirmação e Ratificação-Ratificou Convenção Portugal-Espanha de definição de limites (do rio Cuncos à foz do Guadiana)
29-Set-1927	Decreto 14354-Proibiu despejos de hidrocarbonetos nos espaços marítimos portugueses

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

05-Dez-1927	Decreto 14657-Polícias de Investigação Criminal transferidas para Ministério da Justiça
12-Dez-1927	Decreto 14718-LO das juntas autónomas dos portos; capitão do porto ou CDM eram vogais
19-Dez-1927	Decreto 14782-“Regul. geral das juntas autónomas dos portos”; autoridade marítima era vogal
12-Jan-1928	Decreto 14870-Reformou vários aspetos da gestão financeira do ISN
01-Fev-1928	Decreto 14976-Sublinhou que capitão de porto era a autoridade responsável pela fiscalização das condições de segurança das pessoas nas embarcações não-militares
30-Jan-1928	Decreto 14988-Pôs em vigor “Código da Estrada”; criou corpo especial de polícia de trânsito
08-Mar-1928	Decreto 15139-Autorizou e regulou Comissão Permanente Direito Marítimo Internacional
13-Mar-1928	Decreto 15172-Dissolveu comissão de administração da estação salva-vidas do Porto
29-Mar-1928	Decreto 15277-Criou capitania do porto de Vila do Conde
31-Mar-1928	Decreto 15335-Regulou Inscrição Marítima (RIM-1928)
09-Abr-1928	Decreto 15372-Criou certificados de navegabilidade; regulou a sua emissão pelas capitánias
24-Abr-1928	Decreto 15403-Criou Junta Autónoma do Porto Comum de Faro-Olhão
29-Mai-1928	Decreto 15522-Autorizou missões hidrográficas para C. Verde, Angola, Moçambique, Timor
07-Jun-1928	Decreto 15555-Restabeleceu a Superintendência dos Serviços da Armada
09-Jun-1928	Decreto 15571-Criou situação de reserva para os oficiais da Armada
31-Jul-1928	Decreto 15825-Criou Intendência-Geral da Segurança Pública; substituiu DGSP
29-Sep-1928	Decreto 15989-GNR deixou de depender da IGSP e passou a depender do ministro do Interior
01-Out-1928	Decreto 15990-Fixou quadros da Polícia de Investigação Criminal de Lisboa e do Porto
24-Out-1928	Decreto 16060-“Regulamento para o serviço de salvação e assistência no mar prestado pelos navios da marinha de guerra”
03-Nov-1928	Decreto 16105-Reformou Escola Naval
13-Nov-1928	Decreto 16135-Estabeleceu regras para regular lotações de navios da marinha mercante
24-Nov-1928	Decreto 16163-Criou quadro de prácticos privativo da esquadilha de fiscalização do Algarve
10-Jan-1929	Decreto 16351-Uso de novos tipos de redes de arrasto exigia autorização do min ^o Marinha
22-Jan-1929	Decreto 16399-Transferiu serviços do fomento marítimo para Ministério da Marinha
19-Fev-1929	Decreto 16499-Reformou serviços do fomento marítimo e orgânica da DGM; manteve 3 DM
12-Abr-1929	Decreto 16719-Arquivo Geral da Marinha passou da DGM para Superint ^a Serviços da Armada
13-Abr-1929	Decreto 16728-Reclassificou os portos do continente; criou classe dos portos de pesca
17-Mai-1929	Decreto 16857-“Regulamento para o serviço de prácticos da esquadilha fiscal do sul”
22-Nov-1929	Decreto 17640-“Regulamento da Polícia de Investigação Criminal”
28-Dez-1929	Decreto 17807-Aprovou e pôs em vigor “Estatuto dos Oficiais da Armada”
16-Abr-1930	Decreto 18218-Restabeleceu divisão da Marinha Militar num ramo naval e num ramo marítimo
15-Jul-1930	Decreto 18615-Criou e regulou os cursos navais de guerra
26-Jul-1930	Decreto 18700-Regulou oficiais na reserva: podiam ser adjuntos dos CDM e capitão de porto
08-Jan-1931	Decreto 19214-Aliénar terrenos no DPM passou a exigir parecer favorável da CDPM
02-Mar-1931	Decreto 19401-Extinguiu del.mar. Corvo; atribuições transferidas para del.mar. Sta. Cruz-Flores
31-Mar-1931	Decreto 19545-Atribuições do Cons ^o Superior de Viação e corpo especial de polícia de trânsito
09-Abr-1931	Decreto 19574-Aprovou “Ordenança do Serviço Naval”, a título provisório
20-Jan-1932	Decreto 20788-Criou Comissão de Domínio Público Marítimo (com outro nome desde 1922)
30-Jan-1932	Decreto 20842-Criou Administração dos Portos do Douro e Leixões
14-Abr-1932	Decreto 21090-Autorizou ratificação da “Conv. Internacional sobre Linhas de Carga” 1930
02-Mai-1932	Decreto 21194-Criou Direção-Geral da Segurança Pública; substituiu IGSP
21-Mai-1932	Decreto 21274-“Regulamento Orgânico para o Serviço de Faróis”; alterou estatutos da Lutuosa
13-Mai-1932	Decreto 21463-“Regulamento para evitar Abalroamentos no Mar” (corrigido em 08-Nov)
09-Jun-1932	Decreto 21360-Proibiu alienação de navios para estrangeiro sem autorização do min ^o Marinha
22-Nov-1932	Decreto 21893-Autorizou adesão à Convenção SOLAS de 31-Mai-1929 (SOLAS-1929)
08-Dez-1932	Decreto 21952-“Regulamento de Inscrição Marítima” (RIM-1932)

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

19-Dez-1932	Aviso-Portugal aderiu à “Conv. Internacional sobre Linhas de Carga” 1930 em 01-Out-1932
07-Jan-1933	Aviso-Portugal aderiu à Convenção SOLAS 1929 em 04-Jan-1933
28-Mar-1933	Decreto 22361-Autorizou “Conv. Internacional sobre Linhas de Carga” 1930 a entrar em vigor
28-Mar-1933	Decreto 22362-“Regulamento das linhas de carga máxima”, regulou conv.int.linhas de carga
05-Abr-1933	Publicada Convenção SOLAS-1929 no Diário do Governo
11-Abr-1933	Constituição de 1933 entrou em vigor
26-Abr-1933	DL 22481-Proibiu concorrência entre navios mercantes portugueses; criou conselhos de tarifas
10-Mai-1933	DL 22505-Primeiro decreto-lei; não era relevante para a Marinha
29-Jun-1933	Decreto 27783-Manteve Min ^o Marinha com autoridade sobre radiocomunicações mercantes
30-Ago-1933	Decreto 23002-Aprovou “Ordenança do Serviço Naval”, a título definitivo
03-Nov-1933	Decreto 23200-Transpôs para o direito interno normas da Convenção SOLAS-1929
02-Jan-1934	DL 23432-Regulou o tráfego marítimo com portos nacionais
22-Jan-1934	DL 23487-Regulou situação do pessoal da Comissão de Cartografia (DG Ultramar)
01-Fev-1934	Decreto 23536-“Regulamento dos Meios de Salvação a Bordo”
16-Mar-1934	DL 23676-Mandou empresas de transporte marítimo registarem-se na DMM
13-Abr-1934	Decreto 23764-“Regulamento de Inscrição Marítima” (RIM-1934)
29-Jun-1934	Convenção Portugal-Países Baixos de reciprocidade no comércio e navegação
23-Jul-1934	DL 24208-Lei orgânica da Administração Geral do Porto Lisboa
23-Jul-1934	Decreto 24209-Regulamentou lei orgânica da AGPL; criou serviço de policiamento privativo
27-Jul-1934	Decreto 24235-Atualizou classificação de embarcações estabelecida no RGC-1892
04-Ago-1934	Convenção Portugal-Itália de reciprocidade no comércio e navegação
13-Ago-1934	DL 24354-Atribuiu jurisdição sobre as margens e estuário do Tejo à AGPL
03-Set-1934	DL 24458-Reviu as imposições marítimas de carácter geral (pagas às Finanças; DMM informada)
03-Set-1934	DL 24459-“Regulamento das imposições marítimas gerais”
25-Out-1934	DL 24614-Regulou pesca do arrasto na costa continental portuguesa
16-Mai-1935	DL 25338-Extinguiu Direção-Geral da Segurança Pública; criou Comando-Geral da PSP
22-Mai-1935	Lei 1905-Criou e reformou os organismos superiores da defesa nacional
29-Mai-1935	Lei 1919-Impôs autorização do min ^o Marinha para adquirir ou construir embarcações de pesca
30-Mai-1935	Lei 1921-Recriou Conselho Superior da Armada; DGM não estava incluído
19-Set-1935	Decreto 25857-Regulou serviços superiores da defesa nacional
29-Out-1935	Decreto 25998-Esclareceu que “Ordenança do Serviço Naval” se aplicava a toda a Marinha
23-Nov-1935	DL 26117-Criou Direção-Geral dos Serviços Hidráulicos e Elétricos, no MOP
24-Nov-1935	Decreto 26120-Reformou orgânica do Ministério da Marinha
14-Dez-1935	Decreto 26148-Substituiu decreto 26120; manteve ramo naval e ramo marítimo
08-Jul-1936	Decreto 26754-Extinguiu MHCP; criou e ativou Missão Hidrográfica das Ilhas Adjacentes, na dependência da DHNMN; atribuiu regalias ao pessoal envolvido
08-Jul-1936	DL 26757-Criou e regulou organismos de coordenação económica: comissões reguladoras, juntas nacionais e institutos
30-Set-1936	DL 27058-Governo reconheceu Legião Portuguesa como formação de voluntários, subordinada ao Governo; aprovou as suas bases
01-Out-1936	DL 27061-Criou Juntas Autónomas dos Portos: Norte; Barlavento e Sotavento do Algarve
15-Out-1936	Decreto 27087-Regulamento da Legião Portuguesa; ainda não incluiu a Brigada Naval
27-Out-1936	DL 27146-Bases de reforma da Escola Naval; não previu formação em Autoridade Marítima
30-Jan-1937	Portaria 8606-Regulamento Interno da Legião Portuguesa; ainda não incluiu a Brigada Naval
11-Mar-1937	Lei 1953-Criou Casas dos Pescadores; capitão de porto ou delegado marítimo presidia à direção
13-Mar-1937	Decreto 27568-Regulou Escola Naval; 5 ^a cadeira tinha formação em Autoridade Marítima
29-Jun-1937	Decreto 27798-Regulou aquisição e construção de embarcações de pesca
09-Jul-1937	Decreto 27838-Criou Polícia de Viação e Trânsito

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

20-Jul-1937	Decreto 27876-Alterou decreto 26120; realizou ajustamentos em vários serviços da Marinha
20-Ago-1937	Decreto 27978-“Regulamento das Casas dos Pescadores”; dirigidas por autoridades marítimas
23-Nov-1937	DL 28210-Estabeleceu bases da carreira dos oficiais da Armada
23-Nov-1937	Decreto 28211-“Estat.Oficiais da Armada”; CDM e capitão de porto só para oficiais superiores
30-Dez-1937	Decreto 28360-“Regulamento de Administração da Fazenda Naval” (RAFN-1937)
31-Dez-1937	Decreto 28408-Criou Arsenal do Alfeite; intendente do Arsenal deixou de ser CDM Centro
04-Mai-1938	Portaria 8996-“Regulamento administrativo da Legião Portuguesa”; já incluiu a Brigada Naval
05-Dez-1938	DL 29207-Regulou registo de barcos de recreio e cartas de patrão; incluiu Brigada Naval
08-Dez-1938	DL 29233-“Regulamento da Legião Portuguesa”; incluiu Brigada Naval
21-Abr-1939	Portaria 9204-Regulou em pormenor registo de barcos de recreio e cartas de patrão
06-Jul-1939	Portaria 9261-Regulou emprego das unidades navais em serviços da DGM (fiscalização)
10-Jul-1939	Portaria 9263-Regulou Comissão Central de Pescarias, na DGM
18-Set-1939	DL 29933-Organizou Reservas da Marinha; incluiu Brigada Naval da Legião Portuguesa
09-Out-1939	DL 29962-Criou Junta Nacional da Marinha Mercante no Ministério da Marinha
06-Nov-1940	Portaria 9680-Definiu lotação de serviços do Ministério Marinha da (DGM/provisória/mapa III)
31-Dez-1940	DL 31095-Aprovou e pôs em vigor “Código Administrativo”
14-Fev-1941	Portaria 9738-Definiu lotação de serviços do Ministério da Marinha (DGM no mapa III)
22-Nov-1941	DL 31665-Reforma aduaneira; fiscalização aduaneira passou para Ministério da Marinha
17-Jan-1942	Decreto 31859-“Regulamento de Administração da Fazenda Naval” (RAFN-1942)
02-Abr-1942	DL 31956-Criou e regulou Defesa Civil do Território
31-Jul-1942	DL 32175-Passou à reserva naval as praças da Armada admitidas como cabos de mar no CPM
20-Nov-1943	DL 33252-“Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante” (CPDMM-1943)
23-Fev-1944	DL 33546-Criou Direção-Geral dos Serviços Hidráulicos, no Ministério das Obras Públicas
02-Set-1944	DL 33905-Reorganizou GNR
09-Jan-1945	Portaria 10827-Atribuiu fragata “D.Fernando II e Glória” à Brigada Naval-Legião Portuguesa
18-Jan-1945	DL 34383-Extinguiu departamentos marítimos; costa dividida apenas em capitánias
10-Ago-1945	Desp MM 100-Mandou renovar marinha mercante e definiu novos navios a adquirir
17-Set-1945	Portaria 11107-“Instruções para o serviço de fiscalização aduaneira da costa” por Min ^o Marinha
20-Out-1945	DL 35042-Criou e regulou a Polícia Judiciária
22-Jun-1946	DL 35714-Alterou “Código Aduaneiro” para atribuir autoridade aduaneira a guarnições dos navios da Marinha de Guerra em serviço de fiscalização aduaneira da costa
19-Jul-1946	DL 35752-Criou capitania do porto de Vila do Porto na Ilha de Santa Maria
16-Ago-1946	Portaria 11462-Criou Centro de Estudos de Cartografia e Geografia Colonial, na Junta de Investigação Colonial (Ministério das Colónias)
23-Ago-1946	Decreto 35824-“Regulamento interno da Comissão do Domínio Público Marítimo”
31-Dez-1946	DL 36081-Regulou quadros civis do Ministério da Marinha; colocou CPM no pessoal civil
09-Mai-1947	Decreto 36270-“Regulamento de segurança das instalações para armazenagem e tratamento industrial de petróleo brutos, seus derivados e resíduos”; também se aplica no DPM
25-Ago-1947	DL 36480-Autorizou a aquisição nos EUA de 6 navios para SAR (futura classe “Príncipe”)
24-Nov-1947	Decreto 36615-“Regulamento para a pesca do arrasto”
01-Jun-1948	Portaria 12414-Aumentou patrulha “Flores” ao efetivo dos NRP; iniciou classe “Príncipe”
04-Nov-1948	DL 37130-Criou Instituto Superior Naval de Guerra
17-Dez-1948	DL 37218-Regulou registo de barcos de recreio e cartas de patrão
12-Abr-1949	Decreto 37372-Meteorologia náutica saiu da DGM; ficou DHN
12-Mai-1949	Portaria 12815-Regulou em pormenor registo de barcos de recreio e cartas de patrão
30-Jul-1949	Lei 2035-Estabeleceu as bases da exploração portuária
06-Ago-1949	DL 37506-Importação de navios sujeita a alterações impostas pela Armada
04-Fev-1950	DL 37750-Reformou JCCP; presidida por “oficial superior da Armada, da classe de Marinha”

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

04-Fev-1950	Decreto 37751-“Regulamento das Casas dos Pescadores”; mantém poder do capitão de porto
18-Fev-1950	DL 37754-Aprovou e pôs em vigor “Estatuto das Juntas Autónomas dos Portos”
01-Ago-1950	DL 37909-Criou cargos de MDN e CEMGFA; extinguiu MGA e Majoria-General do Exército
01-Ago-1950	DL 37920-Denunciou Convenção SOLAS-1929; ratificou Convenção SOLAS de 10-Jun-1948
07-Set-1950	Decreto 37948-Substituiu algumas visitas de saúde a navios por declarações via rádio
09-Set-1950	DL 37956-Extinguiu MGA; criou comandante-geral da Armada
22-Set-1950	Decreto 37979-Alterou uniformes da PM, para os distinguir melhor doutro pessoal da Marinha
05-Dez-1950	DL 38079-Criou Inst.Biologia Marítima fora do Aquário Vasco da Gama na dependência DGM
29-Dez-1950	DL 38119-Capitania do porto do Porto passou a c.p.do Douro; criou DM único, designado “Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões”
09-Mai-1951	DL 38247-Reformou Direção-Geral dos Transportes Terrestres
09-Jul-1951	DL 38335-Comandante da Polícia do Porto de Lisboa passou a ser oficial da PSP
15-Jan-1952	Lei 2051-Reorganizou defesa nacional; mantiveram-se ministérios dos ramos
18-Fev-1952	DL 38648-Aprovou para ratificação a Convenção <i>Northwest Atlantic Fisheries (NAFO)</i>
27-Mai-1952	Lei 2055-Organizou Força Aérea Portuguesa (aeronáutica militar)
25-Jun-1952	DL 38800-Aprovou para ratificação Convenção nº92 da OIT 1949
28-Jun-1952	DL 38805-Regulou Subsecretariado de Estado da Aeronáutica (Força Aérea Portuguesa)
30-Jun-1952	DL 38806-Criou Comissão Consultiva Nacional das Pescarias do NW Atlântico- <i>NAFO</i>
01-Jul-1952	DL 38810-Alterou a delimitação entre as capitánias de Faro e Olhão
06-Out-1952	DL 38937-Aprovou para adesão “Regulº para evitar Abalroamentos no Mar” (<i>SOLAS-1948</i>)
31-Dez-1953	DL 39497-Reformou PSP: militarizada, urbana, a depender do ministro do Interior, comandos por distritos e atribuídos a oficiais do Exército
11-Mar-1954	Publicada Convenção SOLAS-1948 no Diário do Governo
03-Abr-1954	DL 39598-Integrou no direito interno a Convenção SOLAS-1948
15-Jun-1954	Decreto 39697-Regulou Instituto Superior Naval de Guerra
24-Nov-1954	DL 39931-Reforma da polícia florestal e novo regulamento
26-Mai-1955	DL 40171-Substituiu “Regulamento Disciplinar da Armada” pelo RDM para o pessoal civil
26-Mai-1955	DL 40172-Reorganizou Junta Autónoma do Porto Aveiro
17-Jun-1955	Decreto 40190-“Estatuto Orgânico do Instituto de Biologia Marítima”
11-Jul-1955	Lei 2078-Reformou e regulou servidões militares; atribuiu fiscalização às FA
18-Out-1955	DL 40343-Extinguiu Comte.-Geral da Armada e Estado-Maior Naval; criou CEMA e EMA
21-Out-1955	Portaria 15568-Substituiu Centro de Estudos de Cartografia e Geografia Colonial, por Centro de Geografia do Ultramar
20-Mar-1956	Portaria 15782-Regulou Comissão Central de Pescarias
21-Mar-1956	Lei 2080-Aprovou bases da exploração da plataforma continental (domínio público do Estado)
11-Ago-1956	Lei 2084-Reorganizou defesa nacional; mantiveram-se ministérios dos ramos; criou Comando-Geral de Segurança Interna
22-Ago-1956	Lei 2086-Estabeleceu bases das corporações; criou Corporação da Pesca e Conservas
07-Set-1956	DL 40763-Porto de Sesimbra foi incorporado na Junta Autónoma do Porto de Setúbal
23-Out-1956	Decreto 40820-Atualizou DGM e Comissão Técnica de Hidrografia e Navegação
15-Nov-1956	DL 40861-Aprovou para ratificação protocolo com primeira emenda à Convenção- <i>NAFO</i>
16-Fev-1957	DL 41006-Alterou decreto 5703 sobre substituição por impedimento de autoridades marítimas
20-Set-1957	DL 41279-Lei orgânica do ISN; integrou-o no Ministério da Marinha, dependendo do DGM
23-Set-1957	DL 41290-Instituiu Corporação da Pesca e Conservas; capitão de porto não podia ser dirigente
27-Nov-1957	DL 41405-Criou Junta Central de Portos, no Ministério das Comunicações
31-Dez-1957	DL 41496-“Regulamento do Instituto de Socorros a Náufragos”
26-Mai-1958	Decreto 41649-“Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações Mercantes de Pesca e de Recreio Nacionais”
29-Mai-1958	Decreto 41655-“Reg.Meios de Salvação a Bordo de Navios de Comércio, de Pesca e Recreio”

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

07-Jun-1958	Decreto 41668-“Reg.Geral Serv.Pilotagem das Barras e Portos do Continente e Is.Adjacentes”
20-Jun-1958	Lei 2093-Alargou conceito de Defesa Civil do Território a catástrofes ou calamidades públicas
26-Set-1958	DL 41881-Bases de reforma da Escola Naval; não previu formação em Autoridade Marítima
07-Out-1958	Decreto 41894-Regulou Escola Naval; 5ª cadeira tinha formação em Autoridade Marítima
28-Out-1958	Convenções da ONU sobre Direito do Mar: regularam espaços marítimos e uso do mar
03-Dez-1958	DL 41987-Definiu orgânica dos comandos da Armada; mandou comandos da Armada usar recursos dos serviços da Autoridade Marítima
04-Mar-1959	Decreto 42173-Regulou situação das unidades e lotações dos serviços
26-Mai-1959	DL 42286-Estabeleceu que concessionários de praias devem velar pela segurança dos banhistas
05-Jun-1959	Decreto 42305-“Regulamento de Assistência aos Banhistas nas Praias”; atribuiu vigilância aos concessionários, através de banheiros, vigias e enfermeiros e regulação à “autoridade marítima”
06-Jun-1959	lei 2097-Estabeleceu as bases da pesca em águas interiores
22-Jun-1959	Decreto 42342-Substituiu Brigada Hidrográfica Independente pela B.H.Costa de Portugal
13-Nov-1959	DL 42644-Definiu as bases do registo comercial, que incluiu a matrícula dos navios mercantes
14-Nov-1959	DL 42645-“Regulamento do Registo Comercial”; estabeleceu matrícula nas conservatórias e registo de propriedade nas capitánias
08-Jun-1960	DL 43015-“Regulamento sobre cartas, publicações e instrumentos náuticos a bordo de navios” (exceto militares); atribuiu competências à DHN
15-Jun-1960	DL 43177-Criou e regulou IH; extinguiu DHN; integrou B.H.Costa de Portugal
15-Jun-1960	DL 43020-Aprovou para ratificação a Convenção nº7 da OIT 1920
23-Jun-1960	DL 43026-Integrou no direito interno a Convenção nº92 da OIT 1949
08-Out-1960	DL 43207-“Reg.Balizagem dos Portos do Continente, Ilhas Adjacentes e Províncias Ultrans.”
19-Jan-1961	Portaria 18226-Regulou emprego de unidades navais em serviços da DGM (fiscalização)
15-Fev-1961	Decreto 43507-“Estatuto Orgânico do Instituto de Biologia Marítima”
07-Jul-1961	Portaria 18578-Definiu regime de barcos de recreio estrangeiros entrados em portos nacionais
11-Nov-1961	Portaria 18807-Extinguiu Brigada Hidrográfica Independente do Continente; criou Missão Hidrográfica do Continente e Ilhas Adjacentes
04-Dez-1961	Decreto 44070-Extinguiu Brigada Hidrográfica Independente do Continente; criou MHCIA
06-Jul-1962	DL 44455-Aprovou para ratificação a Convenção das Pescarias do Nordeste do Atlântico-1959
03-Ago-1962	DL 44490-Aprovou para ratificação Convenções da ONU sobre Direito do Mar-1958
10-Out-1962	Decreto 44623-Regulou pescas em águas interiores; competência do Ministério da Agricultura
26-Out-1962	Desp MM 78-Fixou comissões na DGM em 4 anos, e intervalos maiores que a comissão
07-Fev-1963	Aviso-Depositado instrumento de ratificação da “Conv.Pescarias Nordeste do Atlântico” 1959
20-Fev-1963	Decreto 44887-Aprovou e pôs em vigor “Ordenança do Serviço Naval”
18-Abr-1963	Decreto 44978-Criou delegação marítima da Praia da Vitória na capª porto Angra do Heroísmo
24-Set-1963	Decreto 45267-“Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações”
29-Nov-1963	Decreto 45393-Elevou delegação marítima de Cascais a capitania
05-Mar-1964	DL 45596-Aprovou para ratificação protocolo com emenda à Convenção <i>NAFO</i>
15-Out-1964	DL 45968-Definiu normas de regulação das profissões marítimas
15-Out-1964	DL 45969-“Regulamento de Inscrição Marítima” (RIM-1964)
22-Out-1964	DL 45986-Regulamentou lei 2078 sobre servidões militares
11-Fev-1965	DL 46186-Ratificou Convenção <i>OILPOL</i> 1954
18-Fev-1965	DL 46193-Criou Inspeção-Geral das Atividades Económicas
19-Mar-1965	DL 46259-Aprovou para ratificação Convenção sobre pescas e anexos I e II de Londres-1964
27-Abr-1965	DL 46311-Reforma Aduaneira; fiscalização marítima regressou às alfândegas; zona marítima de respeito fixada em 6 milhas
21-Out-1965	Aviso-Governo aceitou Regº para Evitar Abalroamentos no Mar 1948 revisto pela <i>SOLAS</i> 1960
27-Out-1965	DL 46619-Substituiu decreto 14354; aludiu à Com.Nac.para Prevenção da Poluição do Mar
29-Nov-1965	DL 46672-“Estatuto dos Oficiais das Forças Armadas”, a densificar para cada ramo

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

07-Fev-1966	DL 46857-Alterou regulamento do ISN, sobre selos a apostar nas cédulas marítimas e outros
07-Fev-1966	Decreto 46858-Fixou valores de selos a apostar nas cédulas marítimas e outros documentos
07-Mar-1966	DL 46890-Alterou lotações e vencimentos de pessoal dos barcos salva-vidas
29-Mar-1966	Aviso-Depositado instrumento de ratificação da Convenção da pesca de Londres-1966
14-Abr-1966	Decreto 46960-EOA-1966: fixou comissões de serviço na Autoridade Marítima em 4 anos
31-Mai-1966	DL 47035-Aprovou para ratificação a Convenção SOLAS de 17-Jun-1960
12-Jul-1966	Aviso-Depositado instrumento de ratificação da Convenção SOLAS 1960 em 14 -Jun-1966
12-Ago-1966	DL 47143-Aprovou para ratificação protocolo com emenda à Convenção NAFO
12-Ago-1966	DL 47144-Aprovou para ratificação protocolo com emenda à Convenção NAFO
22-Ago-1966	Lei 2130-Aprovou bases sobre jurisdição do mar territorial e zona contígua (até 12 milhas)
24-Nov-1966	DL 47341-Elevou delegação marítima de Santa Cruz na Ilha das Flores a capitania
20-Mar-1967	DL 47595-Regulou pesca no rio Minho; criou Comissão Permanente Internacional do Rio Minho; definiu atribuições e competências do capitão de porto de Caminha
09-Mai-1967	DL 47686-Extinguiu Missão Hidrográfica do Continente e Ilhas Adjacentes
19-Mai-1967	DL 47712-Aprovou para ratificação a Convenção nº108 de 1958 da OIT
26-Jun-1967	Decreto 47767-Regulou aluguer de embarcações de recreio; atribuiu poderes às capitánias
27-Jun-1967	DL 47771-Definiu as linhas de fecho e de base retas na costa continental
05-Ago-1967	Decreto 47831-Regulou Instituto Superior Naval de Guerra
18-Set-1967	DL 47947-Proibiu pesca a embarcações estrangeiras nos espaços marítimos portugueses
19-Out-1967	Aviso-Portugal aderiu à Convenção OILPOL 1954
14-Nov-1967	DL 48036-Aprovou para ratificação com reservas a “Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários dos Navios de Alto Mar” 1957
31-Jan-1968	Aviso-Depositado instrumento de denúncia da Convenção SOLAS 1948 em 13-Nov-1967
21-Fev-1968	DL 48257-Inseriu Convenção SOLAS-1960 no direito interno
18-Mai-1968	Aviso-Depositado instrumento de ratificação da “Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários dos Navios de Alto Mar” 1957 em 08-Abr-1968
29-Mai-1968	Convenção Portugal-Espanha regulou uso e aproveitamento hidráulico de rios internacionais
24-Jul-1968	DL 48498-Diretor do IH passou a integrar Conselho Superior de Obras Públicas
30-Jul-1968	DL 48506-Alterou Regulamento das Casas de Pescadores; direções eleitas exceto presidente
30-Jul-1968	DL 48509-Aprovou para ratificação “Conv.Relativa ao Exercício da Pesca Atlânt.Norte” 1967
09-Set-1968	DL 48571-Aprovou para ratificação “Conv.Relativa à Organização HidrogªInternacional” 1967
05-Nov-1968	DL 48661-Aprovou para ratificação Convenção Portugal-Espanha sobre rios internacionais
16-Nov-1968	Decreto 48689-Criou Superintendente Serviços Pessoal da Armada, com autoridade sobre PM
13-Mai-1969	Decreto 49007-Atualizou o “Regulamento de Assistência aos Banhistas nas Praias”
23-Mai-1969	Portaria 24086-Listou praias e serviços de assistência aos banhistas que cada uma devia possuir
11-Jun-1969	Decreto 49052-Criou medalha naval Vasco da Gama; concedida por portaria do minº Marinha
20-Jun-1969	Convenção Portugal-Espanha sobre obras de melhoramento da barra do rio Guadiana
23-Jun-1969	Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios (Londres)
25-Jun-1969	DL 49078-Criou DGSFM; extinguiu DGM; recriou departamentos marítimos
25-Jun-1969	DL 49079-Reformou Comissão de Direito Marítimo Internacional
25-Jun-1969	DL 49080-Criou Junta Nacional de Fomento das Pescas; Tenreiro presidiu
25-Jun-1969	DL 49081-Extinguiu Comissão Central de Pescarias; criou Comissão Consultiva das Pescas
22-Jul-1969	Desp MM 64-Definiu atribuições dos CDM; inclui coordenação de navios que fiscalizam pesca
21-Ago-1969	Directiva 1/69-Directiva para a Segurança Interna ativou Comando-Geral de Segurança Interna
26-Ago-1969	DL 49209-Aprovou para ratificação a “Convenção Internacional das Linhas de Carga” 1966
05-Nov-1969	Decreto 49355-Regulou Junta Nacional de Fomento das Pescas
19-Nov-1969	DL 49426-Aprovou para ratificação Convenção Portugal-Espanha sobre obras no rio Guadiana
09-Dez-1969	Convenção Portugal-Espanha de reciprocidade da pesca entre as 6 e as 12 milhas

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

31-Dez-1969	DL 49501-Bases de reforma da Escola Naval; não previu formação em Autoridade Marítima
15-Jan-1970	DL 26/70-Reformou IH; passou a ter DG; admitiu receitas por serviços externos; pessoal e material da Armada a cargo da Marinha
29-Jan-1970	Aviso-Portugal depositou instrumento de adesão à “Conv.Int.Linhas de Carga” 1966 e aos seus anexos I, II e III em 22-Dez-1969
07-Mai-1970	DL 197/70-Ratificou Convenção Portugal-Espanha de reciprocidade da pesca de 09-Dez-1969
12-Jun-1970	DL 265/70-Extinguíu Polícia de Viação e Trânsito; atribuiu funções e recursos à GNR e PSP
01-Set-1970	DL 416/70-Regulou achados no mar
01-Out-1970	Decreto 454/70-Regulou Escola Naval; não previu formação em Autoridade Marítima
02-Out-1970	DL 455/70-Alterou regulamento do ISN
09-Out-1970	DL 464/70-Alterou “Código Aduaneiro”; atribuiu fiscalização marítima à GF; fixou em 12 milhas zona marítima de respeito
28-Nov-1970	DL 590/70-Aprovou para ratificação “Convenção sobre a Conservação dos Recursos Vivos do Sueste do Atlântico” 1969
14-Dez-1970	DL 618/70-Reformou quadro pessoal civil da Marinha; definiu regime civil do pessoal da PM
20-Mar-1971	DL 88/71-Alterou DGSFM; criou Escola de Faroleiros
20-Mar-1971	Decreto 89/71-Reformou investigação científica da Marinha; atribuiu poderes ao DG-IH
22-Mar-1971	DL 90/71-CNPM passou a órgão de conselho das autoridades marítimas e sanitárias na fixação da multa por poluição do mar; CNPM fixava multas acima do limite das autoridades marítimas
31-Mar-1971	DL 114/71-Aprovou para ratificação protocolo com emenda à Convenção-NAFO
09-Abr-1971	DL 136/71-“Regulamento do Instituto de Biologia Marítima”
09-Abr-1971	DL 137/71-“Regulamento do Instituto de Socorros a Náufragos”
11-Mai-1971	Portaria 249/71-Aprovou uniformes do pessoal do ISN; inclui banheiros e nadadores salvadores
28-Jul-1971	Decreto 327/71-Criou delegação marítima de Sagres na capitania do porto de Lagos
04-Out-1971	Portaria 537/71-“Regulamento da Direção de Faróis”
03-Nov-1971	Portaria 603/71-Pôs em vigor regulamento da Escola de Faroleiros
05-Nov-1971	DL 468/71-Regulou domínio público hídrico, mas não as águas que o compõem
09-Nov-1971	DL 488/71-Criou Direcção-Geral dos Portos no Minº Habitação, Obras Públicas e Transportes
22-Nov-1971	DL 511/71-Criou Serviço Nacional de Ambulâncias
06-Dez-1971	DL 543/71-Regulou o exercício da indústria de transportes marítimos e aquisição de navios
05-Jan-1972	DL 6/72-Diferenciou “ramo naval” e “ramo de fomento marítimo” sob direção do min.Marinha
10-Jan-1972	Decreto 6/72-Listou serviços sob direção do ministro da Marinha; incluiu CDMI, como organismo de consulta e de estudo do CEMA e do DGSFM
10-Jan-1972	Aviso-Depositado instrumento de ratificação da “Convenção sobre a Conservação dos Recursos Vivos do Sueste do Atlântico” 1969 em 22-Jan-1971
09-Mar-1972	Portaria 133/72-Alterou composição da Comissão de Direito Marítimo Internacional
27-Jun-1972	Decreto 217/72-Mudou procedimentos administrativos do Instituto de Biologia Marítima e do Aquário Vasco da Gama
26-Jul-1972	DL 251/72-Criou Instituto de Técnicas da Pesca no Ministério da Marinha
31-Jul-1972	DL 265/72-“Regulamento Geral das Capitánias” (RGC-1972)
01-Ago-1972	Decreto 267/72-“Regulamento da Entrada de Navios de Guerra Estrangeiros em Território Nacional”; e “Regul.de Entrada de Aeronaves Militares Estrangeiras em Território Nacional”
05-Set-1972	Decreto 348/72-“Regulamento da Escola Náutica Infante D.Henrique”
06-Dez-1972	Decreto 491/72-Aprovou para ratificação a Convenção de Oslo-1972
24-Jan-1973	Portaria 49/73-“Regulamento da pesca de arrasto”
29-Jan-1973	Desp MM 11-Criou o SCPMH, na dependência do DGSFM
24-Fev-1973	DL 60/73-Reformou fixação de lotações; criou comissão para recomendar lotações ao DGSFM
01-Mar-1973	DL 74/73-Regulou o contrato e trabalho do pessoal da marinha mercante
02-Jul-1973	DL 325/73-Regulou finalmente o desembaraço da autoridade marítima
07-Nov-1973	DL 594/73-“Regulamento da Direção de Faróis”; DF é direção técnica de sinalização marítima

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

14-Nov-1973	Portaria 807/73-Alterou composição da Comissão de Direito Marítimo Internacional
14-Jan-1974	DL 9/74-Reformou Juntas Autónomas dos Portos
01-Fev-1974	Portaria 66/74-Colocou Instituto de Técnicas da Pesca na dependência direta do DG-IH
27-Fev-1974	Portaria 157/74-Reconheceu competência técnica a sociedades de classificação
27-Mar-1974	Decreto 122/74-Regulou Instituto de Técnicas da Pesca
25-Abr-1974	Golpe de Estado militar; fim do Estado Novo; poder assumido por Junta de Salvação Nacional
25-Abr-1974	Lei 1/74-Exonerou titulares dos órgãos de soberania do Estado Novo
27-Abr-1974	DL 171/74-Criou delegados da Junta de Salvação Nacional só nos ministérios civis
25-Abr-1974	DL 174/74-Extinguiu Direção-Geral de Segurança e Legião Portuguesa; competências da Brigada Naval de volta a capitánias
02-Mai-1974	DL 183/74-Capitães dos portos deixaram de presidir às Casas dos Pescadores
07-Mai-1974	DL 192/74-Atribuiu poderes ministeriais a delegados da Junta de Salvação Nacional
14-Mai-1974	Lei 2/74-Extinguiu Assembleia Nacional e Câmara Corporativa
14-Mai-1974	Lei 3/74-Definiu estrutura constitucional transitória: FA independentes do Governo; MDN liga FA ao Governo; CEMGFA ao nível de primeiro-ministro; CEM com funções militares dos ministérios da sua área
15-Mai-1974	DL 203/74-Programa I Governo Provisório: criou SEMM; extintos ministérios militares
22-Mai-1974	DL 215/74-Atribuiu controlo de estrangeiros à PSP e vigilância/fiscalização de fronteiras à GF
15-Jun-1974	DL 240/74-Criou Secretaria de Estado das Pescas no Ministério da Coordenação Económica
15-Jun-1974	DL 256/74-SEMM herdou organismos e funções civis do Ministério da Marinha e da DGSFM
29-Jun-1974	DL 294/74-Adiou para 01-Jan-1975 entrada em vigor do DL 9/74
01-Jul-1974	Lei 4/74-Atribuiu autonomia legislativa às FA
05-Jul-1974	Portaria 413/74-Desativou a Companhia Móvel da PSP (“polícia de choque”)
08-Jul-1974	DL 310/74-Criou COPCON para ordem e segurança públicas
23-Jul-1974	Aviso-Informou que Convenção de Oslo-1972 entrou em vigor em 07-Abr-1974
29-Ago-1974	DL 400/74-Reformou EMGFA; extinguiu Secretariado-Geral da Defesa Nacional
13-Set-1974	Decreto 447/74-Transferiu Serviço Nacional de Ambulâncias para o MDN
13-Set-1974	Decreto 458/74-Extinguiu Junta Nacional de Fomento das Pescas; atribuições e competências transferidas para Secretaria de Estado das Pescas
18-Set-1974	DL 464/74-Reformou Marinha (Armada e DGSFM); passou a ser chefiada pelo CEMA
06-Nov-1974	DL 587/74-Definiu orgânica da SEMM; criou Direção-Geral da Marinha do Comércio e Inspeção-Geral de Navios
22-Nov-1974	DL 651/74-Criou Direção de Serviços de Estrangeiros no CG-PSP
31-Dez-1974	DL 805/74-Revogou DL 9/74; regresso ao regime jurídico anterior
31-Dez-1974	Portaria 873/74-Regulou serviços integrados na SEMM
22-Fev-1975	DL 78/75-Criou Serviço Nacional de Proteção Civil
10-Mar-1975	Portaria 169/75-Transferiu para EMGFA serviços do Secretariado-Geral da Defesa Nacional
14-Mar-1975	Lei 5/75- Criou CR; atribuiu-lhe controlo político geral e autonomia legislativa sobre as FA
12-Abr-1975	DL 190/75-Criou QPSPTM; subordinou pessoal da PM à disciplina militar
18-Abr-1975	Decreto 210/75-Extinguiu Instituto de Técnicas da Pesca e Instituto de Biologia Marítima
14-Mai-1975	Portaria 309/75-Alterou composição da Comissão de Direito Marítimo Internacional
21-Mai-1975	DL 239/75-Admitiu abolição de acumulação de cargos dos ramos militar e marítimo
30-Jun-1975	DL 329F/75-Transferiu Corporação dos Pilotos do Ministério da Marinha para o Ministério dos Transportes e Comunicações
16-Ago-1975	DL 439/75-“Regulamento Provisório das Embarcações de Recreio”
23-Set-1975	DL 520/75-Criou Serviço de Polícia Judiciária Militar; dependia do Conselho da Revolução
15-Nov-1975	Portaria 671/75-Definiu lotação do SCPMH
06-Dez-1975	DL 678/75-Esvaziou regime disciplinar do CPDMM-1943
14-Jan-1976	DL 15/76-Autorizou CEMA a aprovar regulamentos da DF, EscªFaroleiros e Serviço de Faróis

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

09-Fev-1976	Decreto 117/76-Aprovou para adesão a “Convenção Instituidora da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental” 1948, alterada pela sua Assembleia em 1964 e em 1965
12-Abr-1976	Desp CEMA-Definiu missões da Marinha; incluíam ordem interna e Autoridade Marítima
20-Abr-1976	DL 282/76-Criou QPMM: revogou DL 190/75 e substituiu o QPSPTM
21-Abr-1976	DL 285/76-Aprovou regulamento do Serviço de Polícia Judiciária Militar
23-Abr-1976	DL 292/76-Aprovou para ratificação 2ºProtocolo adicional à Convenção de 29-Mai-1968
25-Abr-1976	Constituição de 1976 (CRP) entrou em vigor
26-Abr-1976	DL 298/76-Autorizou CEMA a rever organização do IH
23-Jun-1976	DL 494A/76-Criou Serviço de Estrangeiros; substituiu Direção de Serviços de Estrangeiros; colocou-a na dependência direta do MAI
26-Abr-1976	DL 298/76-Autorizou CEMA a rever organização do IH
04-Mai-1976	Diretiva 76/464/CEE-Visou eliminar poluição marinha por determinadas substâncias perigosas
17-Mai-1976	Aviso-Depositado instrumento de adesão à Convenção Instituidora da <i>IMCO</i> em 17-Mar-1976
07-Jul-1976	Portaria 405/76-DGSFM passou a integrar Conselho Superior da Armada
21-Jul-1976	DL 577/76-Alterou normas sobre achados no mar
10-Set-1976	DL 683A/76-Lei orgânica do I Governo Constitucional; MDN faz ligação às FA
21-Set-1976	Decreto 694/76-Aprovou para ratificação a Convenção <i>CLC</i> -1969
09-Out-1976	DL 717/76-Reformou Armada; atribuiu missões de salvaguarda da vida humana no mar, fiscalização marítima e em casos de exceção cooperação na manutenção da ordem interna
28-Dez-1976	Aviso-Depositado instrumento de adesão à Convenção <i>CLC</i> -1969 em 26-Nov-1976
09-Abr-1977	DL 141/77-Aprovou e pôs em vigor “Código de Justiça Militar”
09-Abr-1977	DL 142/77-Aprovou e pôs em vigor “Regulamento de Disciplina Militar”
28-Mai-1977	DL 186/77-Transferiu competências sobre admin.financeira e pessoal da PJM para o CEMGFA
28-Mai-1977	Lei 33/77-Fixou largura do mar territorial (12 milhas) e criou ZEE (200 milhas)
13-Jul-1977	Portaria 422/77-Pôs em vigor regulamento interno da CDMI; órgão consultivo do CEMA
02-Set-1977	DL 364/77-Reformou a Polícia Judiciária
03-Out-1977	DL 417/77-Reformou a Escola Naval
14-Dez-1977	DL 508/77-Criou Administração do Porto de Sines
15-Dez-1977	DL 517/77-Manteve comissão de lotações; transferiu fixação lotações do DGSFM para SEMM
16-Dez-1977	DL 519/77-Criou DM Açores e Madeira; atribuiu ao CEMA definição de funções dos CDM
07-Jan-1978	Decreto 1/78-Aprovou para ratificação Convenção de Paris-1974
07-Jan-1978	Decreto 2/78-Aprovou para ratificação Convenção <i>LDC</i> -1972
30-Mar-1978	Portaria 172/78-Deleg.Marítima das Velas passou da c.p.Angra do Heroísmo para c.p.Horta
01-Jun-1978	DL 119/78-Regulou ZEE
09-Jun-1978	Portaria 313A/78-“Regulamento da Escola Naval”
17-Jun-1978	DL 145A/78-Estabeleceu as bases do trabalho portuário
17-Jun-1978	DL 145B/78-Criou Instituto do Trabalho Portuário
27-Jun-1978	Decreto 55/78-Aprovou para ratificação “Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar” 1972
01-Jul-1978	DL 158/78-Alargou prazo definido no DL 517/77 para rever e fixar novas lotações
04-Ago-1978	Decreto 79/78-“Regulamento do Aluguer das Embarcações para Recreio”
08-Set-1978	DL 282/78-SEMM e já não DGSFM regulou fretamento e afretador de navios
15-Set-1978	Portaria 554/78-Alterou extremas entre Cap.Porto de Setúbal e Cap.Porto de Sines
27-Set-1978	DL 296/78-SEMM e já não DGSFM aprovou novo passaporte de embarcação
27-Nov-1978	DL 361/78-Criou Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos
30-Dez-1978	Aviso-Depositado instrumento de adesão ao RIEAM 1972 em 17-Out-1978
08-Jan-1979	Aviso-Depositado instrumento de adesão à <i>LDC</i> 1972 em 14-Abr-1978
20-Mar-1979	Lei 10/79-Criou Serviço Nacional de Bombeiros
30-Mar-1979	DL 63/79-Criou Centro Operacional de Emergência de Proteção Civil

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

15-Mai-1979	Reg CEE 954/79-Aprovou para adesão com reservas Convenção sobre Código de Conduta das Conferências Marítimas
06-Jun-1979	Portaria 264/79-“Regulamento interno do Instituto Hidrográfico”
08-Jun-1979	Decreto 51/79-Aprovou para ratificação Convenção <i>NAFO</i> -1978
16-Ago-1979	DL 291/79-“Regulamento de Tarifas das Juntas Autónomas dos Portos”
18-Ago-1979	DL 299/79-Transferiu para Região Autónoma da Madeira competências sobre os seus portos
21-Ago-1979	Decreto 88/79-Aprovou para ratificação Convenção- <i>Intervention</i> -1969
24-Ago-1979	DL 326/79-Transferiu para Região Autónoma dos Açores competências sobre os seus portos
05-Set-1979	Decreto 97/79-Alterou Regulamento Provisório das Embarcações de Recreio
24-Out-1979	Lei 72/79-Alterou por ratificação DL 145-B/78 que criou o Instituto do Trabalho Portuário
27-Dez-1979	Decreto 141/79-Aprovou para ratificação emendas à Conv.Instituidora da <i>IMCO</i> ; instituiu <i>IMO</i>
28-Dez-1979	Portaria 709C/79-Criou a Comissão Nacional da <i>IMCO</i> no MNE
31-Dez-1979	DL 520/79-Incluiu Com.Dir.Mar.Internacional na Armada; manteve delimitação da Armada
19-Abr-1980	DL 86/80-Criou Direcção-Geral do Pessoal do Mar e Estudos Náuticos
24-Jul-1980	RCR 263/80-Aditou normas ao regulamento interno do IH
26-Ago-1980	DL 327/80-Atribuiu fiscalização da prevenção de incêndios a polícia florestal, GNR, PSP e GF
12-Set-1980	DL 377/80-Alterou DL 377/80 que proibiu pesca por embarcações estrangeiras
29-Set-1980	DL 418/80-Lei orgânica do Serviço Nacional de Bombeiros
20-Out-1980	DL 500/80-Criou zona franca na Região Autónoma da Madeira
25-Out-1980	DL 510/80-Lei orgânica do Serviço Nacional de Protecção Civil
06-Dez-1980	Decreto 564/80-Reviu “Regulamento do Aluguer das Embarcações para Recreio”
03-Jul-1981	Portaria 546/81-Criou a Comissão Nacional da <i>IMO</i> no MNE
08-Jul-1981	DL 193/81-Criou e regulou UAM; identificadas no casco por “Marinha de Guerra Portuguesa”
10-Jul -1981	Lei 10/81-Ratificou e emendou DL 327/80 sobre prevenção de incêndios florestais
17-Jul-1981	DL 225/81-Alterou DL 47947 sobre multas para embarcações estrangeiras em pesca ilegal
07-Ago-1981	Desp CEMA 58/81-Alargou atribuições dos CDM, destacando funções policiais
16-Nov-1981	DL 316/81-Regulamento de Pesca no Rio Minho
15-Jan-1982	Desp CEMA 02/82-Definiu “Missões e Tarefas da Marinha”; incluíam ordem interna e Autoridade Marítima
21-Jan-1982	Decreto 6/82-Aprovou Protocolo que alterou a “Convenção Internacional sobre o Limite de Responsabilidade dos Proprietários dos Navios de Alto Mar” 1979
28-Jan-1982	DL 20/82-Reorganizou FA; não aludiu à segurança interna; Armada passou a Marinha
02-Fev-1982	Parecer Comissão Constitucional 7/82-Concluiu inconstitucionalidade dos tribunais marítimos
10-Fev-1982	Resolução Conselho Revolução 34/82-Declarou inconstitucionalidade dos tribunais marítimos
16-Jun-1982	DL 229/82-Reformou Direcção-Geral dos Portos
23-Set-1982	DL 400/82-Aprovou e pôs em vigor “Código Penal”; CPDMM-1943 é regime especial
30-Set-1982	Lei Constitucional 1/82-1ª Rev.CRP-Fronteiras entre segurança interna e defesa nacional
27-Out-1982	DL 433/82-Aprovou e pôs em vigor “Regime Geral das Contraordenações”
09-Nov-1982	Decreto 126/82-Aprovou para ratificação emendas à Convenção Instituidora da <i>IMO</i> , adotadas pelas Resoluções A.400 (X) e A.450 (XI)
24-Nov-1982	DL 458/82-Lei orgânica da Polícia Judiciária
10-Dez-1982	Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar-1982 (Convenção de Montego Bay)
11-Dez-1982	Lei 29/82-LDNFA: missão das FA é defesa militar face a ameaças externas (defesa nacional)
28-Fev-1983	Aviso-Depositado instrumento de ratificação das emendas à Convenção Instituidora da <i>IMO</i> , adotadas pelas Resoluções A.400 (X) e A.450 (XI), em 10-Dez-1982
14-Abr-1983	Decreto 24/83-Aprovou para ratificação a “Convenção sobre a Futura Cooperação Multilateral nas Pescas do Atlântico Nordeste” 1980
14-Jul-1983	DL 333/83-Lei orgânica da GNR; separou GNR das FA, de acordo com LDNFA
25-Jul-1983	DL 344A/83-Lei orgânica do IX Governo; criou Ministério do Mar

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

07-Set-1983	Aviso-Depositado instrumento de ratificação da “Convenção sobre a Futura Cooperação Multilateral nas Pescas do Atlântico Nordeste” 1980 em 29-Jun-1983
04-Out-1983	Diretiva 83/515/CEE-Definiu ajudas financeiras para abater embarcações de pesca profissional
14-Out-1983	Decreto 78/83-Aprovou para ratificação o Protocolo de 1978 à Convenção SOLAS-1974
14-Out-1983	Decreto 79/83-Aprovou para ratificação a Convenção SOLAS-1974
22-Out-1983	DL 392/83-Sujeita ao foro militar o pessoal militarizado da Marinha
23-Nov-1983	Aviso-Depositado instrumento de confirmação e adesão ao Protocolo de 1978 adicional à Convenção SOLAS-1974 em 07-Nov-1983
31-Dez-1983	DL 465/83-Estatuto do militar da GNR; oficiais com quadro permanente autónomo do Exército
08-Jun-1984	DL 191/84-Pessoal da PM inserido na Armada; “Corpo de PM” passou a “PM”
14-Jun-1984	DL 198/84-Alterou DL 47947 que proibiu pesca por embarcações estrangeiras
04-Jul-1984	Acórdão TC 71/84-Funções jurisdicionais do capitão de porto violam a CRP
30-Jul-1984	Portaria 532/84-Aprovou livrete de identificação de cada UAM
10-Ago-1984	Desp CEMA 29/84-Definiu “Missões e Tarefas da Marinha”; incluíam Autoridade Marítima
13-Ago-1984	DL 279/84-Criou Conselho Nacional de Planeamento Civil de Emergência
18-Ago-1984	Portaria 611/84-Parte da Lagoa de Albufeira passou da Cap.P.Lisboa para Cap.P.Setúbal
07-Set-1984	DL 300/84-Criou e regulou DGM e SAM na dependência do CEMA; extinguiu DGSFM
08-Out-1984	DL 322/84-Lei orgânica do Ministério do Mar
19-Out-1984	DL 337/84-Sujeita ao foro militar o pessoal militarizado das Forças Armadas
15-Jan-1985	DR 4/85-Alterou decreto 48689 sobre autoridade funcional sobre pessoal da Marinha, inc.PM
16-Jan-1985	DR 5/85-Criou Delegação Marítima de Peso da Régua na capitania do porto do Douro
01-Mar-1985	DL 52/85-Definiu regime jurídico da pesca marítima
26-Abr-1985	DL 127/85-Criou Gabinete da Navegabilidade do Douro
09-Mai-1985	DL 151/85-Aprovou e pôs em vigor Estatuto da PSP; manteve PSP militarizada
14-Jun-1985	Acordo de Schengen relativo à supressão gradual dos controlos nas fronteiras comuns
21-Jun-1985	Decreto 13/85-Aprovou para ratificação Convenção <i>Fund</i> -1971 e Protocolo adicional de 1976
15-Jul-1985	Decreto 24/85-Aprovou para adesão as emendas de 1969 à Convenção <i>OILPOL</i> -1954
06-Ago-1985	Desp CEMA 56/85-Regulou administrativamente DL 300/84 até publicação de regulamentos
08-Ago-1985	Portaria 551/85-Criou “Centro de Instrução do Pessoal do Quadro da Policia Marítima”
08-Ago-1985	Decreto 28/85-Aprovou para adesão a Convenção <i>STCW</i> -1978
16-Ago-1985	Decreto 32/85-Aprovou para adesão a Convenção <i>SAR</i> -1979
26-Ago-1985	DL 349/85-Reformou ISN; atribuiu-lhe autonomia administrativa e financeira
25-Set-1985	Aviso-Depositado instrumento de adesão à Convenção <i>Fund</i> -1971 em 11-Set-1985
25-Set -1985	Aviso-Depositado instrumento de adesão ao Protocolo de 1976 adicional à Convenção <i>Fund</i> -1971 em 11-Set-1985
26-Set-1985	DL 377/85-Alterou DL 193/81: só devia existir “Marinha” no costado das UAM
14-Out-1985	Decreto 39/85-Aprovou para adesão Protocolo de 1976 que alterou a Convenção <i>CLC</i> -1969
30-Out-1985	DL 457/85-Reformou a inscrição marítima; retirou competências às autoridades marítimas
18-Nov-1985	Aviso-Depositado instrumento de adesão emendas 1969 Conv. <i>OILPOL</i> 1954 em 21-Out-1985
21-Nov-1985	Aviso-Depositado instrumento de adesão à Convenção <i>STCW</i> -1978 em 30-Out-1985
21-Nov-1985	Aviso-Depositado instrumento de adesão à Convenção <i>SAR</i> -1979 em 30-Out-1985
29-Nov-1985	DL 495/85-Definiu as linhas de fecho e de base retas do continente e ilhas
14-Fev-1986	Aviso-Depositado instrumento de adesão à <i>CLC</i> -1976 em 02-Jan-1986
13-Mar-1986	Convenção da Organização Marítima Consultiva Intergovernamental-1948
22-Jul-1986	DL 200/86-Criou esquemas de separação de tráfego; capitães dos portos podem aplicar coimas
04-Set-1986	Lei 35/86-Criou 5 tribunais marítimos no sistema judicial, nas sedes dos DM
23-Set-1986	DL 310A/86-Reformou Min.Agricult ^a , Pescas e Alimentação; criou Inspeção-Geral das Pescas
07-Out-1986	Reg CEE 3094/86-Regulamentou as pescas, numa perspetiva de conservação dos recursos

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

08-Out-1986	DL 341B/86-Definiu regime de ajudas financeiras para abater embarcações de pesca profissional
16-Out-1986	DL 348/86-Estabeleceu bases dos estatutos orgânicos das administrações dos portos
21-Out-1986	DL 352/86-Reformou direito marítimo; atribuiu funções dos antigos tribunais marítimos
03-Dez-1986	DL 403/86-Reformou “Código Registo Comercial”; já não se aplica a navios
15-Dez-1986	DL 414/86-Regulou exercício das atividades de transportes marítimos
23-Dez-1986	DL 422/86-Regulou fretamento e afretador
31-Dez-1986	DL 440/86-Criou Serviço de Estrangeiros e Fronteiras no MAI
06-Jan-1987	DL 08/87-Unificou normas sobre taxas portuárias; passou a ser competência do Governo fixar
10-Jan-1987	DL 17/87-Atribuiu senhas de presença a membros civis de comissões da DGM
15-Jan-1987	Decreto 4/87-Aprovou “Convenção Internacional sobre Arqueação dos Navios” 1969
17-Fev-1987	DL 78/87-Aprovou e pôs em vigor “Código de Processo Penal”; definiu OPC e regulou-os; revogou implicitamente processo penal do CPDMM-1943
24-Mar-1987	Acórdão TC 103/87-Elencou características da instituição militar a propósito do regime da PSP
22-Abr-1987	Decreto 17/87-Aprovou para adesão o Protocolo de 1973 à Convenção <i>Intervention</i> -1969
13-Mai-1987	Decreto 20/87-Aprovou para adesão o Protocolo de 1983 à Convenção de Oslo-1972
07-Jul-1987	DL 278/87-Regulou exercício e fiscalização da pesca e culturas marinhas
10-Jul-1987	Decreto 25/87-Aprovou para adesão Convenção <i>MARPOL 73/78</i>
17-Jul-1987	DR 43/87-Adaptou Reg 3094/86 sobre regulamentação das pescas e conservação de recursos
05-Ago-1987	DL 305/87-Criou Administração do Porto de Sines como instituto público
07-Ago-1987	DL 308/87-Criou Administração dos Portos do Douro e Leixões como instituto público
07-Ago-1987	DL 309/87-Criou Administração do Porto de Lisboa como instituto público
26-Set-1987	Portaria 811/87-Toda a Lagoa de Albufeira ficou na Capitania do Porto de Setúbal
27-Nov-1987	DL 363/87-Criou capitania do porto da Praia da Vitória
12-Jun-1987	Lei 20/87-Aprovou e pôs em vigor “Lei de Segurança Interna” (LSI-1987)
15-Jul-1987	Portaria 606/87-Declarou instalado o Tribunal Marítimo de Lisboa
12-Out-1987	Aviso-Depositado instrumento de adesão ao Protocolo-1983 à Conv.Oslo-1972, 11-Ago-1987
30-Dez-1987	DL 387H/87-Lei orgânica da Polícia Judiciária
11-Fev-1988	DL 46/88-LOMDN-1988: omitiu SAM e Autoridade Marítima
26-Fev-1988	Desp CEMA 19/88-Regulou administrativamente DL 300/84 até publicação de regulamentos
26-Fev-1988	Desp CEMA 20/88-Delegou competências de superintendência e coordenação no DGM
27-Fev-1988	DL 61/88-Criou Gabinete Coordenador de Segurança; integrou nele o responsável pelo SAM
14-Abr-1988	RCM 12/88-CEMA passou a integrar o Conselho Superior de Segurança Interna
28-Abr-1988	DL 150/88-Regulou aquisição e alienação de navios de comércio
14-Mai-1988	DL 162/88-Introduziu diversas alterações no RGC-1972
14-Mai-1988	DL 168/88-Atribuiu ao capitão de porto competências residuais na fixação das lotações
31-Mai-1988	DL 200/88-Reviu “Regulamento do Aluguer das Embarcações para Recreio”
05-Jul-1988	DL 234/88-Criou Conservatória do Registo Comercial privativa da zona franca da Madeira
11-Jul-1988	Aviso-Depositado instrumento de adesão ao Protocolo de 1978 à Convenção <i>MARPOL 73</i> em 22-Out-1987 (passou a <i>MARPOL 73/78</i>) em 17-Fev-1978
11-Nov-1988	DL 418/88-Reformou Comissão Nacional da <i>IMCO</i> e passou a Comissão Nacional da <i>IMO</i>
12-Nov-1988	DL 421/88-Regulou Inspeção-Geral das Pescas
03-Dez-1988	RCM 50/88-Instruções para a Segurança Nacional, Salvaguarda e Defesa das Matérias Classificadas
19-Dez-1988	Assinada “Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas” 1988 (Convenção de Viena-1988)
28-Mar-1989	DL 96/89-Criou Registo-MAR; capitão do porto Funchal pode apoiar Comissão Técnica-MAR
19-Mai-1989	DL 166/89-“Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem dos Portos e Barras”
22-Mai-1989	Aviso-Depositado instrumento de adesão às emendas de 1980 à <i>LDC 1972</i> em 10-Mar-1989
06-Abr-1989	DL 104/89-“Regulamento da Inscrição Marítima” (RIM-1989)

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

08-Jul-1989	Lei Constitucional 1/89-2ªRev.CRP: adotado princípio da proporcionalidade na ação do Estado
23-Ago-1989	Portaria 715/89-Regulou Registo-MAR (Madeira)
22-Set-1989	DL 317/89-Criou Direcção-Geral da Navegação e dos Transportes Marítimos
25-Out-1989	DL 376/89-Criou Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra como instituto público
16-Jan-1990	Decreto 04/90-Aprovou emendas aos anexos I e II da Convenção de Oslo-1972
02-Mar-1990	DL 70/90-Regulou bens do domínio público hídrico do Estado
09-Mai-1990	Decreto 13/90-Aprovou para adesão a Convenção de Londres-1965
19-Jun-1990	Convenção de Schengen; criou cooperação policial e judiciária; definiu fronteiras externas
16-Jul-1990	DL 233/90-DG de Navegação e Transportes Marítimos é Autoridade Nacional de Navegação
01-Ago-1990	DL 249/90-Definiu e regulou embarcações de alta velocidade
21-Set-1990	DL 295A/90-Lei orgânica da Polícia Judiciária
07-Nov-1990	Decreto 48/90-Aprovou para adesão as emendas de 1984 introduzidas ao anexo ao Protocolo da Convenção <i>MARPOL 73</i>
05-Dez-1990	Acórdão TC 308/90-Subordinação do pessoal da PM a disciplina militar viola a CRP
04-Abr-1991	DL 134/91-Lei orgânica do Instituto Hidrográfico
08-Abr-1991	Desp Conj A-10/91-XI-Criou grupo de trabalho para estudar SAM; oficial do EMA presidiu
23-Abr-1991	DL 153/91-Reorganizou planeamento civil de emergência
18-Mai-1991	Decreto 37/91-Aprovou para ratificação o Acordo de Lisboa 1990; criou CILPAN
17-Jun-1991	DL 218/91-Passou a atribuir parte do produto das coimas da pesca às capitánias
25-Jun-1991	Portugal e Espanha aderiram ao Acordo e à Convenção de Schengen
13-Ago-1991	DL 294/91-Lei orgânica do MARN; CNPM passou a depender do MDN e do MARN
17-Ago-1991	Decreto 50/91-Aprovou para adesão as emendas de 1978 à Convenção <i>MARPOL 73</i>
29-Ago-1991	Lei 111/91-LOBOFA-1991; SAM integra Marinha
29-Ago-1991	Lei 113/91-Lei de Bases da Protecção Civil
06-Set-1991	RAR 29/91-Aprovou para ratificação Convenção de Viena-1988
06-Set-1991	Decreto 45/91-Ratificou a Convenção de Viena-1988
31-Out-1991	Programa do XII Governo (PSD); agendou reforma do SAM
04-Dez-1991	DL 451/91-Lei orgânica do XII Governo; recriado Ministério do Mar; SAM passou para a dependência direta do MDN
30-Dez-1991	Portaria 1223-A/91-Integrou Autoridade Marítima nos serviços que atribuem NUIPC
20-Fev-1992	Decreto 13/92-Aprovou para adesão as emendas de 1987 à Convenção de Oslo-1972
02-Abr-1992	RAR 35/93-Aprovou Protocolo de Adesão a Acordo e Convenção de Schengen
25-Jul-1992	DL 154/92-Lei orgânica do Ministério do Mar; criou DGPNTM; estabeleceu sobreposição de atribuições com Armada
20-Ago-1992	Decreto 38/92-Aprovou para adesão as emendas ao Protocolo de 1978 à Conv. <i>SOLAS</i> -1974
22-Set-1992	Convenção para a Protecção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste(Convenção OSPAR-1992)
02-Out-1992	Decreto 40/92-Aprovou para adesão as emendas à Convenção <i>SOLAS</i> -1974, sobre o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima, aprovadas em 09-Nov-1988
22-Jan-1993	DL 15/93-Definiu regime jurídico aplicável ao tráfico e consumo de drogas
27-Jan-1993	Decreto 3/93-Aprovou para adesão emendas de 1985 à Convenção <i>MARPOL 73-78</i>
26-Fev-1993	DL 47/93-LOMDN-1993: SAM e CDMI colocados na dependência direta do MDN; criou PJM
26-Fev-1993	DL 49/93-LOMAR-1993: até regulamentar SAM depende do CEMA por delegação do MDN
15-Abr-1993	RCM 25/93-Aprovou e pôs em vigor “Plano Mar Limpo” (PML) e criou Cons.Consultivo SAM
29-Abr-1993	Portaria 450/93-“Regulamento de Balizagem Marítima”
19-Mai-1993	Decreto 18/93-Aprovou para adesão emendas ao anexo II da Convenção <i>MARPOL 73-78</i>
24-Mai-1993	DL 187/93-Lei orgânica do MARN; extinguiu a CNPM
03-Jun-1993	DL 203/93-Lei orgânica do Serviço Nacional de Protecção Civil
18-Jun-1993	DL 222/93-Regulou Centros Operacionais de Emergência Regionais, Distritais e Municipais
21-Jun-1993	Aviso 180/93-Depositado instrumento de adesão ao Protocolo de 1989 à Convenção de Oslo-1972

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

	em 30-Jan-1993
26-Jun-1993	DL 230/93-Extinguiu GF; integrou recursos da GF na GNR como “Brigada Fiscal”
26-Jun-1993	DL 231/93-Lei orgânica da GNR, com Brigada Fiscal
21-Ago-1993	DL 289/93-Estabeleceu regime relativo às descobertas de património cultural subaquático
02-Set-1993	DL 309/93-Regulou elaboração e aprovação dos POOC
13-Set-1993	Diretiva 93/75/CEE-Regulou navios com cargas perigosas ou poluentes em portos/águas-CEE
21-Set-1993	DL 319/93-Regulou DGPNTM
09-Out-1993	DL 355/93-Reduziu competências do capitão de porto na fixação das lotações
28-Out-1993	DL 368/93-Regulou a cabotagem marítima
25-Nov-1993	Decreto 55/93-Ratificou adesão ao Acordo e à Convenção de Schengen
22-Jan-1994	DL 15/94-Criou Sistema Nacional para a Busca e o Salvamento Marítimo
22-Fev-1994	DL 45/94-Definiu planos de recursos hídricos; extinguiu Gabinete da Navegabilidade do Douro
22-Fev-1994	DL 46/94-Regulou utilização do DPH; atribuiu fiscalização a autoridades marítimas
04-Mai-1994	Decreto 13/94-“Regulamento de Caça nas Águas e Margens do Troço Internacional do Rio Minho”; atribuiu fiscalização a “autoridades da Marinha de Guerra” do rio Minho
29-Jun-1994	DL 179/94-Reformou administração financeira da Marinha; revogou RAFN-1942
19-Set-1994	DL 237/94-Criou capitania do porto do Porto Santo
19-Set-1994	Desp 43/MARN/94-Transferiu competências da CNPM sobre fixação de coimas por ilícitos de poluição marítima para CILPAN
26-Set-1994	DL 245/94-Regulou arqueação de navios, exceto de recreio e de guerra
30-Set-1994	Desp 47/MARN/94-Transferiu competências da CNPM sobre fixação de coimas por ilícitos de poluição marítima para Direção-Geral do Ambiente; revogou Desp 43/MARN/94
16-Nov-1994	DL 295/94-Criou e regulou atribuição do Número IMO dos navios
22-Nov-1994	Diretiva 94/57/CE-Regulou reconhecimento de organizações de inspeção e aprovação de navios
29-Dez-1994	DL 321/94-Lei orgânica da PSP; manteve comandante-geral
21-Fev-1995	Lei 5/95-Obrigou cidadãos a ter sempre identificação; autorizou FSS a exigir identificação, quando haja fundadas suspeitas da prática de crimes
09-Mar-1995	Aviso 93/95-Depositados instrumentos de ratificação de convenções Schengen em 30-Dez-1993
01-Abr-1995	Desp MM+MDN+MARN 56/95-Criou grupo de trabalho para identificar rebocadores a adaptar a SAR e combate a incêndios e à poluição do mar
22-Abr-1995	DL 81/95-Reformou legislação de combate ao tráfico de droga; criou UCIC
30-Mai-1995	DL 119/95-Aumentou exigências do DL 150/88 para registo de embarcações de comércio
19-Jun-1995	Diretiva 95/21/CE-Regulou inspeções no âmbito do <i>port state control</i>
26-Ago-1995	DL 218/95-Regulou circulação de veículos motorizados em praias, dunas, reservas integrais, etc
21-Set-1995	DL 248/95-Institucionalizou PM como FSS de competência específica; pôs em vigor EPPM; capitão de porto é comandante local da PM; comandantes são oficiais da Armada
30-Set-1995	DL 253/95-Criou Sistema Nacional para a Busca e o Salvamento Aéreo
01-Out-1995	Programa XIII Governo (PS)-Manteve intenção de reforma do SAM; sem objetivos concretos
10-Nov-1995	Portaria 1335/95-Criou quadro de pessoal da PM
08-Dez-1995	Reg CE 3051/95-Regulou segurança dos <i>ferries ro-ro</i> de passageiros
09-Dez-1995	DL 329/95-“Regulamento da Náutica de Recreio”
06-Mai-1996	DL 38/96-Prorrogou entrada em vigor do DL 329/95 até 30-Nov-1996
25-Jun-1996	Diretiva 96/40/CE-Regulou inspetores no âmbito do <i>port state control</i>
17-Jul-1996	DL 94/96-Regulou navios com cargas perigosas ou poluentes em portos ou águas nacionais
06-Ago-1996	DL 115/96-Regulou vistorias e inspeção de navios por DGPNTM e sociedades de classificação
29-Ago-1996	Desp MA+MDN+MEPAT 285/96-Aprovou planos de intervenção local decorrentes do PML
09-Out-1996	Proj Res.29/VII do PSD-Visou integrar PM na Brigada Fiscal-GNR (caducou 1999)
24-Out-1996	RCM 185/96-Criou grupo de trabalho para reforma do SAM
20-Dez-1996	Diretiva 96/98/CE-Estabeleceu regras a aplicar a equipamentos marítimos

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

10-Jan-1997	DL 8/97-Regulou Comissão de Direito Marítimo Internacional
16-Jan-1997	DL 12/97-Criou a taxa de farolagem e balizagem
03-Abr-1997	RAR 60B/97-Aprovou Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar-1982
23-Abr-1997	DL 92/97-Criou Inspeção-Geral das Pescas
03-Jun-1997	DL 138A/97-Criou Instituto de Navegabilidade do Douro; incluiu representante da capitania
27-Jun-1997	DL 164/97-Regulou património cultural subaquático
20-Set-1997	Lei Constitucional 1/97-4ªRev.CRP: nº5 art.275 passou a nº6 e a incluir a proteção civil
30-Set-1997	Lei Constitucional 1/97-4ªRev.CRP: regime das FSS na reserva absoluta da AR
02-Out-1997	DL 264/97-Criou Escola de Autoridade Marítima, na dependência do DGM
14-Out-1997	Decreto 67A/97-Ratificou Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar-1982
31-Out-1997	Decreto 59/97-Aprovou para ratificação Convenção OSPAR-1992
03-Nov-1997	Portugal depositou instrumento de ratificação da CNUDM na ONU
09-Dez-1997	DR 53/97-Regulou o recrutamento para a PM; passou a admitir mulheres
11-Dez-1997	Diretiva 97/79/CE-Regulou segurança de embarcações de pesca acima de 24 metros
03-Fev-1998	DL 21/98-Criou Comissão de Gestão de Albufeiras; integrou DGM
09-Mar-1998	Decreto 8A/98-PR exonerou CEMGFA, Alm.Fuzeta da Ponte, por falta de confiança política
17-Mar-1998	Diretiva 98/18/CE-Estabeleceu regras para construção e equipamentos de navios de passageiros
30-Mar-1998	Reg CE 850/98-Regulou artes de pesca e malhagens, e espaços onde podem ser usadas
17-Abr-1998	Diretiva 98/25/CE-Introduziu algumas alterações de pormenor na diretiva 95/21/CE
20-Mai-1998	Aviso 121/98-Depositado instrumento de adesão à Convenção <i>Intervention</i> em 15-Fev-1980
21-Mai-1998	Aviso 119/98-Depositado instrumento adesão ao Prot-1973 Conv. <i>Intervention</i> em 08-Jul-1987
03-Jun-1998	Aviso 122/98-Depositado instrumento de adesão à Convenção OSPAR-1992 em 23-Fev-1980
18-Jun-1998	Diretiva 98/41/CE-Regulou registo de pessoas que viajam em navios de passageiros
10-Jul-1998	Decreto 19/98-Aprovou emendas ao anexo I ao Protocolo-1978 da Convenção <i>MARPOL 73/78</i>
10-Jul-1998	Decreto 20/98-Aprovou emendas de 1992 anexo I Protocolo-1978 Convenção <i>MARPOL 73/78</i>
10-Jul-1998	Decreto 21/98-Aprovou emendas de 1994 ao anexo da Convenção <i>SOLAS-74</i>
10-Jul-1998	Decreto 22/98-Aprovou emendas de 1989 anexo II Protocolo-1978 Convenção <i>MARPOL 73/78</i>
10-Jul-1998	Decreto 23/98-Aprovou emendas de 1991 anexo I Protocolo-1978 Convenção <i>MARPOL 73/78</i>
10-Jul-1998	DL 188/98-Classificou a fragata “D. Fernando II e Glória” como UAM
10-Jul-1998	DL 189/98-Regulamentou a aplicação da Convenção Internacional das Linhas de Carga-1966
10-Jul-1998	DL 190/98-“Regulamento do Serviço Radioelétrico das Embarcações”
10-Jul-1998	DL 191/98-“Regulamento dos meios de salvação” das embarcações com bandeira portuguesa
10-Jul-1998	DL 192/98-Atribuiu competências sobre aplicação da Convenção <i>MARPOL 73/78</i> ; ao MDN cabe vigiar e fiscalizar, desembarçar navios e colaborar na investigação de acidentes
10-Jul-1998	DL 193/98-Regulamentou “Código <i>ISM</i> ” sobre navios de bandeira portuguesa e companhias
10-Jul-1998	DL 194/98-Regulamentou a cabotagem marítima nacional de passageiros e de mercadorias
10-Jul-1998	DL 195/98-“Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros”
10-Jul-1998	DL 196/98-Regulamentou a atividade dos transportes marítimos
10-Jul-1998	DL 197/98-Regulamentou a atividade dos transportes com embarcações de tráfego local
10-Jul-1998	DL 198/98-Regulamentou a atividade do gestor de navios
10-Jul-1998	DL 199/98-“Regulamento sobre Construção e Modificação das Embarcações de Pesca e de Comprimento entre Perpendiculares Inferior a 12 m”
10-Jul-1998	DL 200/98-“Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais”
10-Jul-1998	DL 201/98-Regulamentou o navio, sob o ponto de vista do direito marítimo
10-Jul-1998	DL 202/98-Regulamentou atuação e responsabilidade do proprietário do navio e representantes
10-Jul-1998	DL 203/98-Regulamentou a salvação marítima
10-Jul-1998	RCM 82/98-Aprovou medidas do Livro Branco “Política marítimo-portuária rumo ao séc.XXI”
10-Jul-1998	RCM 83/98-Aprovou orientações para definição da política nacional para os oceanos

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

10-Jul-1998	RCM 84/98-Definiu orientações para reestruturar SAM; estendeu mandato do grupo de trabalho
10-Jul-1998	RCM 85/98-Decidiu a criação das Reservas Marinhas da Berlenga e da Arrábida
10-Jul-1998	RCM 86/98-Aprovou orientações para estratégia para a orla costeira portuguesa
10-Jul-1998	RCM 87/98-Definiu orientações para o desenvolvimento da aquicultura
10-Jul-1998	RCM 88/98-Criou a Comissão Oceanográfica Intersectorial
10-Jul-1998	RCM 89/98-Instituiu o Programa Dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar
10-Jul-1998	RCM 90/98-Criou comissão para extensão da Plataforma Continental de Portugal
17-Jul-1998	Diretiva 98/55/CE-Alterou diretiva 93/75/CE sobre movimento de navios com cargas perigosas
01-Ago-1998	DL 236/98-Estabeleceu normas, critérios e objetivos de qualidade das águas em função de usos
06-Ago-1998	Lei 44/98-Autorizou Governo a legislar sobre regulam.do horário de trabalho do pessoal da PM
11-Ago-1998	Lei 49/98-Alargou à PM lei 5/95 sobre direito das FSS exigirem identificação de pessoas
18-Ago-1998	Lei 53/98-Aprovou e pôs em vigor regime de exercício de direitos do pessoal da PM
04-Set-1998	DR 20/98-“Regulamento de Avaliação Individual do Desempenho do Pessoal da PM”
17-Set-1998	DL 287/98-Introduziu as embarcações de investigação e “outras do Estado” no RGC-1972
01-Out-1998	Diretiva 98/74/CE-Alterou diretiva 93/75/CE sobre movimento de navios com cargas perigosas
13-Out-1998	RAR 45/98-Aprovou para adesão emendas à Convenção <i>STCW</i> -1978 e “Código <i>STCW</i> -1995”
14-Out-1998	DL 310/98-Criou e regulou MONICAP
03-Nov-1998	DL 331/98-Lei orgânica do Instituto Marítimo-Portuário
03-Nov-1998	DL 332/98-Criou Instituto Portuário do Sul; pôs em vigor os seus estatutos
03-Nov-1998	DL 333/98-Criou Instituto Portuário do Norte; pôs em vigor os seus estatutos
03-Nov-1998	DL 334/98-Criou Instituto Portuário do Centro; pôs em vigor os seus estatutos
03-Nov-1998	DL 335/98-Transformou Adm.Portos Douro e Leixões de instituto público em APDL,SA
03-Nov-1998	DL 336/98-Transformou Adm.Porto de Lisboa de instituto público em APL,SA
03-Nov-1998	DL 337/98-Transformou Adm.Porto de Sines de instituto público em APS,SA
03-Nov-1998	DL 338/98-Transformou Adm.Portos Setúbal e Sesimbra de instituto público em APSS,SA
03-Nov-1998	DL 339/98-Criou Administração do Porto de Aveiro,SA
06-Nov-1998	DL 344A/98-“Regulamento da Via Navegável do Douro”; atribuiu fiscalização à c.p.Douro
11-Nov-1998	Diretiva 98/85/CE-Estabeleceu regras a aplicar a equipamentos marítimos
21-Nov-1998	DL 364/98-Mandou incluir carta de zonas inundáveis nos planos mun.ordenamento território
27-Nov-1998	DL 383/98-Regulou exercício e fiscalização das pescas; atribuiu competências ao MDN
31-Dez-1998	Lei 87A/98-GOP reconheceu que não foi possível criar <i>harbour master</i>
13-Jan-1999	Lei 3/99-Reorganizou sistema judiciário; Tribunais Marítimos têm competência especializada
27-Jan-1999	Lei 5/99-Lei orgânica da PSP; desmilitarizou a PSP
24-Mar-1999	DL 97/99-Regulamento Disciplinar da PM; CEMA não tem competência disciplinar sobre PM
29-Mar-1999	DReg 3/99-Aprovou e pôs em vigor Estatuto da Escola de Autoridade Marítima
29-Abr-1999	Diretiva 1999/35/CE-Regulou vistorias a <i>ferry ro-ro</i> e embarcações de alta velocidade
18-Mai-1999	DL 167/99-Estabeleceu regras sobre sistemas marítimos;transpôs diretivas 96/98/CE, 98/85/CE
31-Mai-1999	DL 186A/99-Tribunal Marítimo de Lisboa passou a abranger DM do Sul e do Norte
28-Jun-1999	DL 242/99- Criou Instituto Portuário do Norte; pôs em vigor os seus estatutos
28-Jun-1999	DL 243/99- Criou Instituto Portuário do Centro; pôs em vigor os seus estatutos
28-Jun-1999	DL 244/99- Criou Instituto Portuário do Sul; pôs em vigor os seus estatutos
01-Jul-1999	DLR 19/99/M-Criou Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira,SA
07-Jul-1999	DL 254/99-Infraestruturas no DPM só com autorização ministerial, que inclui MDN
17-Ago-1999	RAR 66/99-Aprovou Convenção sobre Cooperação nas Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas
17-Ago-1999	Decreto 182/99-Ratificou Conv.Cooperação nas Bacias Hidrográficas Luso-Espanholas
23-Set-1999	DL 384/1999-Aprovou regime jurídico da tripulação do navio; regulou acontecimentos de mar
01-Out-1999	Programa XIV Governo (PS)-Manteve intenção de reforma do SAM; sem objetivos concretos
14-Out-1999	DL 399/99-Alterou Comissão Consultiva do SNBSM e do SNBSA

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

05-Nov-1999	DL 457/99-Regulou uso de armas de fogo em ações policiais por OPC; excluiu FA
09-Nov-1999	DL 478/99-Formação e certificação dos formadores da náutica de recreio
11-Nov-1999	Decreto 49/99-Aprovou para adesão Protocolo de 1988 à <i>LLC</i> 1966
18-Nov-1999	Decreto 51/99-Aprovou para adesão Protocolo de 1988 à <i>SOLAS</i> 1974
13-Dez-1999	Diretiva 1999/97/CE-Introduziu algumas alterações de pormenor na diretiva 95/21/CE
14-Dez-1999	DL 547/99-Regulou registo de pessoas que viajam em navios de passageiros
23-Dez-1999	DL 567/99-Reformou náutica de recreio
22-Jul-2000	DL 156/2000-Alterou o Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros
08-Ago-2000	DL 169/2000-Atualizou DL 94/96, relativo ao movimento de navios com cargas perigosas
10-Ago-2000	Lei 21/2000-“Lei de Organização da Investigação Criminal” (LOIC-2000); não referiu PM
23-Ago-2000	Lei 24/2000-Autorizou Governo a criar lei orgânica do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
01-Set-2000	DL 204/2000-Regulou o acesso e a atividade de animação turística
02-Set-2000	DL 208/2000-Alterou regime da nacionalidade e bandeira do navio pela integração europeia
26-Set-2000	DL 235/2000-Regulou contraordenações por poluição marinha e Conselho Consultivo do SAM
03-Out-2000	DL 248/2000-Regulou segurança de navios de pesca acima de 24m
09-Out-2000	Desp MDN 21027/2000-Nomeou DGM, último ao abrigo do DL 300/84
16-Out-2000	DL 252/2000-Lei orgânica do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
23-Out-2000	Diretiva 2000/60/CE-Diretiva-quadro comunitária da água
09-Nov-2000	DL 273/2000-Aprovou e pôs em vigor RSTPC; incluiu Autoridade Marítima
09-Nov-2000	DL 275A/2000-Lei orgânica da Polícia Judiciária
26-Jan-2001	Decreto 02/2001-Aprovou Acordo sobre aplicação da CNUDM à gestão de peixes migradores
23-Fev-2001	DL 68/2001-Alterou taxas e receitas próprias do ISN
05-Mar-2001	DL 79/2001-Criou e regulou SIFICAP
11-Mai-2001	Portaria 487/2001-Fixou taxas a aplicar pelos serviços públicos prestados pelo IMP
25-Mai-2001	Portaria 522/2001-Fixou composição e competências do Conselho Consultivo do SAM
13-Jul-2001	DL 200/2001-Concretizou criação e lei orgânica da PJM, com competência reservada de investigação dos crimes estritamente militares
18-Jul-2001	Desp MDN 16285/2001-Delegou competências no CEMA, podendo subdelegar no DGM
26-Jul-2001	Aviso 93/2001-Portugal depositou instrumento de ratificação do Protocolo de 1988 à <i>LLC</i> 1966
25-Set-2001	Decreto 38/2001-Aprovou Protocolo de 1992 que alterou Convenção <i>Fund</i> -1971
28-Set-2001	Decreto 40/2001-Aprovou Protocolo de 1992 que alterou Convenção <i>CLC</i> -1969
23-Out-2001	DL 280/2001-Regulou as profissões marítimas (RIM-2001)
20-Nov-2001	DL 293/2001-Estabeleceu regras para construção e equipamentos de navios de passageiros e embarcações de passageiros de alta velocidade; transpôs diretiva 98/18/CE
17-Dez-2001	XIV Governo passou a Governo de Gestão
10-Jan-2002	Acórdão TC 23/2002-Competências da AR e do Governo sobre regime das FSS
31-Jan-2002	DL 21/2002-“Regulamento da Atividade Marítimo-Turística”
14-Fev-2002	DL 27/2002-Regulou vistorias obrigatórias a <i>ferry ro-ro</i> e navios passageiros de alta velocidade
16-Fev-2002	Parecer CC-PGR 147/2001-Interpretou CRP sobre funções das FA na Segurança Interna
02-Mar-2002	DL 43/2002-Reformou SAM; criou DGAM e AMN na dependência do MDN
02-Mar-2002	DL 44/2002-Aprovou e pôs em vigor lei orgânica da AMN
02-Mar-2002	DL 45/2002-Estabeleceu regime das contraordenações da Autoridade Marítima
02-Mar-2002	DL 46/2002-Atribuiu competências às autoridades portuárias na segurança marítima de portos
02-Mar-2002	DL 47/2002-Alterou lei orgânica do Instituto Marítimo Portuário
02-Mar-2002	DL 48/2002-Reformou pilotagem; aprovou “Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem”
02-Mar-2002	DL 49/2002-Estabeleceu regime das contraordenações portuárias
21-Mar-2002	Portaria 308/2002-Fixou taxas a aplicar pelos serviços públicos prestados pelo IMP
02-Abr-2002	XV Governo (PSD-CDS) tomou posse

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

11-Abr-2002	Portaria 385/2002-Aprovou taxas e preços de serviços da AMN
24-Abr-2002	Desp MDN 13190/2002-Delegou competências no Vice-CEMA, sem poder subdelegar
29-Abr-2002	Desp MDN 8619/2002-Fixou distribuição de receitas e emolumentos da DGAM e da PM
24-Mai-2002	Desp MDN 13922/2002-Delegou competências no CEMA, podendo delegar no DGM (?)
27-Jun-2002	Diretiva 2002/59/CE-Instituiu sistema de acompanhamento e informação de tráfego marítimo
27-Jun-2002	Reg CE 1406/2002-
05-Nov-2002	Diretiva 2002/84/CE-Mudou normas de segurança marítima e prevenção da poluição por navios
11-Nov-2002	Desp MDN 24928/2002-Delegou competências no CEMA, podendo subdelegar no DGM (?)
20-Nov-2002	Desp MDN 25723/2002-Nomeou DGAM, segundo DL 44/2002, mas não referiu CG-PM
22-Nov-2002	DL 257/2002-Extinguiu IMP; criou IPTM
26-Nov-2002	DL 267/2002-Definiu procedimentos e competências para o licenciamento e a fiscalização de instalações de produtos petrolíferos; à DGAM cabe dar pareceres técnicos no licenciamento
05-Dez-2002	Diretiva 2002/84/CE-Introduziu alterações de pormenor em várias diretivas, desde a 95/21/CE
17-Dez-2002	Desp MDN 133/2003-Delegou competências no CEMA, podendo subdelegar no DGM (?)
25-Mar-2003	DL 49/2003-Criou Serviço Nacional de Bombeiros e Proteção Civil
31-Jul-2003	Desp MDN 15751/2003-Fixou verbas por serviços de farolagem e balizagem a prestar pela DF
22-Ago-2003	DL 192/2003-Regulou Registo-MAR para embarcações de recreio
08-Nov-2003	DL 284/2003-Alterou RINE; transpôs diretiva 2001/106/CE
15-Nov-2003	Lei 100/2003-Aprovou e pôs em vigor “Código de Justiça Militar”
20-Dez-2003	RCM 6/2003-Aprovou CEDN; combinou conceitos de segurança interna e defesa nacional
13-Jan-2004	DL 14/2004-Reformou Direção-Geral das Pescas e Aquicultura
15-Jan-2004	Lei 2/2004-Estatuto do pessoal dirigente da AP excluiu AMN e DGAM
25-Mar-2004	DL 73/2004-Harmonizou formalidades devidas à escala de navios nos portos nacionais
31-Mar-2004	Reg CE 725/2004-Visou proteger navios e portos face a ameaças de ações ilícitas intencionais; visou harmonizar aplicação do “Código ISPS” na UE
21-Abr-2004	Diretiva 2004/35/CE-Regulou responsabilidade na prevenção e reparação de danos ambientais
08-Mai-2004	DL 106/2004-Regulamentou aplicação da Convenção SOLAS-1974 e emendas em vigor
25-Mai-2004	DL 124/2004-“Regulamento da Náutica de Recreio”
17-Jul-2004	Desp MDN 17465/2004-Delegou competências no CEMA, podendo subdelegar só no DGAM
27-Jul-2004	DL 180/2004-Instituiu sistema comunitário de acompanhamento e informação do tráfego marítimo; transpôs diretiva 2002/59/CE
19-Ago-2004	Lei 44/2004-Regulou assistência nos locais destinados a banhistas; atribuiu competências aos órgãos e serviços da “Autoridade Marítima”
27-Set-2004	Desp MDN 21594/2004-Nomeou DGAM, segundo DL 44/2002, mas não referiu CG-PM
16-Nov-2004	RCM 9/2005-Criou Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
16-Nov-2004	RCM 179/2004-Visou concretizar locais de refúgio, de acordo com art.19º DL 180/2004
29-Dez-2004	Desp MDN+MNE+MAOT 235/2005-Transferiu CILPAN para MDN; criou Comissão Técnica Permanente para tratar questões da poluição do mar; perito da DGAM presidia
28-Jan-2005	Decreto 1/2005-Aprovou Protocolo de 2003 que alterou Convenção Fund-1992
31-Jan-2005	Portaria 125/2005-MDN fixou taxas a aplicar pelos serviços prestados pelo IPTM
25-Fev-2005	DL 51/2005-Alterou legislação de segurança marítima e prevenção da poluição por navios
12-Mar-2005	XVII Governo (PS) tomou posse
15-Mar-2005	DL 64/2005-Regulou remoção de destroços de navios encalhados e afundados
23-Jun-2005	DL 100/2005-Atribuiu competências a “órgãos e serviços dependentes da autoridade marítima nacional (AMN)” e referiu-se aos “órgãos da AMN, e especificamente pela Polícia Marítima”
29-Jun-2005	DL 105/2005-Mandou pintar “POLÍCIA MARÍTIMA” no costado das UAM
01-Jul-2005	Desp MDN 15593/2005-Delegou competências no CEMA, podendo subdelegar só no DGAM
14-Jul-2005	RCM 128/2005-Criou Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM)
20-Jul-2005	Desp CEMA 17847/2005-Delegou competências no DGAM e CG-PM

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

07-Set-2005	Diretiva 2005/35/CE-Criminalização da poluição do meio marinho por navios (não transposta)
23-Set-2005	DL 166/2005-Alterou regime de passagem à reserva e à reforma dos militares das FA
24-Out-2005	Desp MDN 23510/2005-Primeiro despacho a delegar competência no CG-PM para autorizar a passagem à pré-aposentação do pessoal da PM
26-Out-2005	Memo VALM Bettencourt-Bases da “Marinha de duplo uso” e “CEMA/AMN”
02-Nov-2005	Desp CEMA-Elogiou análise; aprovou recomendações do Memo VALM Bettencourt
14-Nov-2005	Desp CEMA-Não concorda com Guarda Costeira por reduzir Marinha a força combatente
19-Nov-2005	Lei 54/2005-Estabeleceu titularidade dos recursos hídricos; definiu Domínio Público Marítimo
30-Nov-2005	Acórdão STA 0837/05-CEMA não tem atribuições nem competências em relação à PM
23-Dez-2005	DL 220/2005-Alterou regime de pré- e de aposentação do pessoal da PM definido pelo EPPM
29-Dez-2005	Lei 58/2005-Lei da Água; transpôs a diretiva 2000/60/CE
30-Dez-2005	DL 237/2005-Criou ASAE, com poderes de autoridade marítima
04-Jan-2006	DL 7/2006-Aprovou regime jurídico da cabotagem marítima
06-Jan-2006	Decreto 4/2006-Aprovou emendas aos limites de responsabilidade da Convenção <i>CLC</i> -1992
06-Jan-2006	Decreto 5/2006-Aprovou emendas aos limites de compensação da Convenção <i>Fund</i> -1992
06-Jan-2006	Decreto 6/2006-Aprovou emendas da Res. IMO <i>MEPC</i> 115(51) à Convenção <i>MARPOL</i> 73-78
09-Jan-2006	Decreto 7/2006-Aprovou emendas de 1998 à Convenção <i>OSPAR</i> -1992
10-Jan-2006	Decreto 8/2006-Aprovou Convenção <i>OPRC</i> -1990
13-Fev-2006	Desp MDN 2062/2006-Delegou competências no CEMA, podendo subdelegar só no DGAM
01-Fev-2006	DPN 2006-Marinha adotou doutrina da "Marinha de Duplo Uso" (então “duplo emprego”)
14-Mar-2006	RCM 26/2006-Prorrogou mandato da EMEPC até 30-Abr-2007
16-Mar-2006	Decreto 12/2006-Aprovou Protocolo <i>HNS</i> 2000 que se acrescentou a Convenção <i>OPRC</i> -1990
30-Mar-2006	RCM 39/2006-Reforma do Estado (PRACE); decidiu extinção da CDMI no MDN
10-Abr-2006	Aviso 541/2006-Depositado instrumento de adesão às emendas de 2004 à <i>Con.MARPOL</i> 73-78
10-Abr-2006	Aviso 542/2006-Depositado instrumento de adesão às emendas dos limites da <i>Conv.CLC</i> -1992
10-Abr-2006	Aviso 543/2006-Depositado instrumento de adesão à Convenção <i>OPRC</i> -1990
10-Abr-2006	Aviso 544/2006-Depositado instrumento de adesão às emendas dos limites da <i>Conv.Fund</i> -1992
20-Abr-2006	Acórdão TCAS 10642/01-CEMA não tinha competência disciplinar sobre pessoal da PM
03-Mai-2006	Desp CEMA 10884/2006-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo do Desp 2062
23-Mai-2006	Lei 17/2006-Lei Quadro da Política Criminal
02-Jun-2006	DL 96A/2006-Regulou contraordenações na assistência aos banhistas nas praias de banhos
03-Jun-2006	Lei 27/2006-LBPC: FA (em conjunto) e Autoridade Marítima agentes de Proteção Civil
28-Jun-2006	DL 124/2006-Regulou Sistema Nacional de Defesa da Floresta contra Incêndios; atribuiu poderes de fiscalização à PM; admitiu colaboração das FA
14-Jul-2006	DL 134/2006-Criou Sistema Integrado de Operações de Socorro
24-Jul-2006	Desp MDN 16650/2006-Delegou competências no CEMA, podendo subdelegar só no DGAM
28-Jul-2006	Lei 34/2006-Regulou espaços marítimos portugueses e exercício de Autoridade Marítima
07-Ago-2006	Aviso 618/2006-Depositado instrumento de adesão ao Protocolo <i>HNS</i> -2000
10-Ago-2006	RCM 110/2006-Prorrogou mandato da EMAM até 15-Fev-2007
29-Ago-2006	Lei 50/2006-Lei-quadro das contraordenações ambientais; enquadrado regime do DL 235/2000
30-Ago-2006	Desp CEMA 19438/2006-Delegou competências no DGAM e CG-PM ao abrigo Desp 16650
19-Out-2006	DL 198/2006-Reformou o regime jurídico dos esquemas de separação de tráfego marítimo
15-Nov-2006	DL 226/2006-Regulou regime da proteção do transporte marítimo e dos portos; atribuiu competências de proteção dos portos às capitânias e à AMN; colocou-as na segurança interna
24-Nov-2006	Desp MDN 25185/2006-Delegou competência no CG-PM para autorizar a passagem à pré-aposentação do pessoal da PM
01-Dez-2006	IPRI-Relatório sobre a reforma do modelo de organização da Segurança Interna
12-Dez-2006	Diretiva 2006/123/CE-Facilitou liberdade de prestação de serviços no mercado interno da UE
12-Dez-2006	RCM 163/2006-Aprovou Estratégia Nacional para o Mar elaborada pela EMAM

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

30-Jan-2007	Portaria 210/2007-“Regulamento dos Serviços Prestados pelos Órgãos e Serviços da Autoridade Marítima nos Portos”
01-Fev-2007	DL 23/2007-Eliminou passaporte das embarcações
08-Fev-2007	RCM 40/2007-Criou a Comissão Interministerial dos Assuntos do Mar
19-Mar-2007	RCM 45/2007-Estabeleceu orientações para reforma da Segurança Interna
13-Mar-2007	DL 58/2007-Alterou RINE: retirou competências de controlo e inspeção ao capitão de porto
29-Mar-2007	DL 75/2007-Lei orgânica da Autoridade Nacional de Proteção Civil
04-Abr-2007	RCM 55/2007-Prorrogou mandato da EMEPC até 13-Mar-2009
24-Abr-2007	Acórdão STA 0138/07-CEMA não tinha competência disciplinar sobre pessoal da PM
27-Abr-2007	DL 146/2007-Criou Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
31-Mai-2007	DL 226A/2007-Regulou autorização, licença e concessão de títulos de uso de recursos hídricos; devem obter parecer favorável da AMN
05-Jul-2007	Acórdão STJ 07P1496-Admitiu que Estado podia usar a Armada se não tivesse polícias no mar
31-Ago-2007	Lei 53/2007-Lei orgânica da PSP
23-Out-2007	Diretiva 2007/60/CE-Regulou avaliação e gestão dos riscos de inundações
06-Nov-2007	Lei 63/2007-Lei orgânica da GNR; criou UCC
06-Nov-2007	DL 370/2007-Regulou desembarço de navios
30-Nov-2007	DL 389/2007-1ªAlt.DL 267/2002: mantém DGAM a dar pareceres técnicos no licenciamento
12-Dez-2007	DR 86/2007-Surgiu na lei "Marinha/AMN"; criou CNCM; reúne na Armada, que o coordena
09-Jan-2008	Decreto 1/2008-Aprovou Protocolo de 1997 relativo à Convenção <i>MARPOL 73/78</i>
19-Fev-2008	Lei 9/2008-Regulou exercício do direito de associação pelo pessoal da PM, conforme lei 53/98
25-Fev-2008	DL 31/2008-2ªAlt.DL 267/2002: mantém DGAM a dar pareceres técnicos no licenciamento
09-Abr-2008	Decreto 8/2008-Regulamento da Pesca no Troco Internacional do Rio Minho
30-Mai-2008	Acórdão TC 304/2008-Estabeleceu orientação geral para os regimes das FSS
02-Jun-2008	Ativado Centro de Operações da Marinha
17-Jun-2008	Diretiva 2008/56/CE-Diretiva-quadro «Estratégia Marinha»
27-Jun-2008	Portaria 553A/2008-Atualizou taxas e alterou regulamento de taxas da AMN
29-Jul-2008	DL 147/2008-Estabeleceu regime jurídico da responsabilidade por danos ambientais
29-Jul-2008	Desp CEMA 21064/2008-Delegou competências no DGAM e CG-PM ao abrigo Desp 16650
06-Ago-2008	Lei 37/2008-Lei orgânica da Polícia Judiciária
27-Ago-2008	Lei 49/2008-LOIC-2008: PM entre os OPC de competência específica
29-Ago-2008	Lei 53/2008-LSI-2008: SGSSI e CEMGFA articulam-se para FA atuarem na segurança interna
29-Set-2008	Reg CE 1005/2008-Instituiu regime comunitário para prevenir, impedir e eliminar pesca ilegal
02-Out-2008	Desp MDN 28782/2008-Delegou competência no CG-PM para autorizar a passagem à pré-aposentação do pessoal da PM
06-Out-2008	DL 195/2008-3ªAlt.DL 267/2002: mantém DGAM a dar pareceres técnicos no licenciamento
03-Nov-2008	DL 210/2008-Criou Administração do Porto da Figueira da Foz S.A. (APFF, SA)
03-Nov-2008	DL 211/2008-Criou Administração do Porto de Viana do Castelo S.A. (APVC, SA)
14-Jan-2009	DL 17/2009-Alterou DL 124/2006; Autoridade Marítima integrou comissões distritais
16-Abr-2009	RCM 32/2009-Prorrogou mandato da EMEPC até 31-Dez-2010
23-Abr-2009	Diretiva 2009/16/CE-Reformou inspeção de navios pelo Estado de porto; capitão de porto deixou de poder deter navios
23-Abr-2009	Diretiva 2009/17/CE-Instituiu “ <i>safeseanet</i> ”; alterou diretiva 2002/59/CE
23-Abr-2009	Diretiva 2009/18/CE-Fixou princípios de investigação de acidentes no transporte marítimo
23-Abr-2009	Diretiva 2009/21/CE-Estabeleceu obrigações do estado de bandeira
15-Mai-2009	DL 108/2009-Regulou atividade de animação turística e operadores marítimo-turísticos
03-Jun-2009	DL 135/2009-Regulou qualidade de águas balneares, e informação pública sobre as mesmas; atribuiu competências à “Autoridade Marítima”, incluindo de fiscalização
06-Jul-2009	DL 154A/2009-LOMDN-2009: AMN continuou na dependência do MDN; extinguiu CDMI

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

07-Jul-2009	LO 1A/2009-LOBOFA-2009: FA apoiam segurança interna através do CEMGFA
20-Jul-2009	LO 1B/2009-LDN-2009: CEMGFA e SGSSI articulam-se para FA atuarem na segur ^a interna
14-Ago-2009	Desp MDN 19681/2009-“Regulamento do Horário de Trabalho do Pessoal Militarizado da Polícia Marítima”; não referiu CEMA nem AMN
04-Set-2009	Aviso 89/2009-Depositado instrumento de ratificação do Protocolo de 1997 relativo à Convenção <i>MARPOL 73/78</i> em 22-Mai-2008
08-Set-2009	RCM 82/2009-Aprovou Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira
15-Set-2009	DL 233/2009-LOMAR-2009: "duplo uso" no preâmbulo; tratou AMN como parte da Marinha; instituiu CDMI na Marinha; criou Centro de Operações Marítimas (substituiu C.O.da Marinha)
28-Set-2009	DL 263/2009-Instituiu Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo
29-Set-2009	Acórdão TRE 1/09.3MATVR.E1-Afirmou que Marinha de Guerra pode fiscalizar a pesca
14-Out-2009	DL 296/2009-Remunerações dos militares, incluindo despesas de representação
21-Out-2009	Diretiva 2009/123/CE-Criminalização da poluição do meio marinho por navios
20-Nov-2009	Reg CE 1224/2009-Instituiu regime comunitário de controlo das regras da Pol ^a Comum Pescas
21-Dez-2009	Desp MDN 1399/2010-Delegou competências no CEMA, podendo subdelegar só no DGAM
23-Dez-2009	RCM 119/2009-Reformou a CIAM; prorrogou mandato da EMAM até 31-Dez-2016
05-Jan-2010	Desp MDN 1301/2010-Aprovou minuta de acordo de cooperação na vigilância marítima entre Armadas de Portugal e Espanha; delegou no CEMA assinatura
03-Fev-2010	Desp MDN 3161/2010-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo Desp 1399/2010
29-Mar-2010	Desp MDN 7576/2010-Delegou competência no CG-PM para autorizar a passagem à pré-aposentação do pessoal da PM
26-Jul-2010	DL 92/2010-Simplificou acesso e exercício de serviços; transpôs diretiva 2006/123/CE
30-Jul-2010	DL 96/2010-Estabeleceu regime sancionatório para infrações na orla costeira (sinalética e barreiras de proteção)
24-Set-2010	DL 103/2010-Definiu normas de qualidade das águas e regulou a respetiva avaliação
13-Out-2010	DL 108/2010-Estabeleceu regime jurídico das medidas necessárias para garantir o bom estado ambiental do meio marinho até 2020; transpôs diretiva 2008/56/CE
22-Out-2010	DL 115/2010-Regulou avaliação e gestão de riscos de inundações;transpôs diretiva 2007/60/CE
06-Dez-2010	Desp MDN 18667/2010-Delegou competências no CEMA, podendo subdelegar nos oficiais-generais na sua direta dependência, o que excluiu DGAM e CG-PM
10-Jan-2011	Desp CEMA 1820/2011-Delegou competências no DGAM e no CG-PM, ao abrigo Desp 18667
12-Jan-2011	RCM 3/2011-Extinguiu EMEPC
21-Fev-2011	Desp CEMA 3893/2011-Delegou competências no DGAM e no CG-PM, ao abrigo Desp 18667
28-Fev-2011	Desp MDN 4415/2011-Delegou competência no CG-PM para autorizar a passagem à pré-aposentação do pessoal da PM
08-Abr-2011	Reg ComE 404/2011-Uniformizou inspeção de navios; criou cartões de serviço para inspetores
21-Jun-2011	XIX Governo (PSD-CDS) tomou posse
19-Ago-2011	Desp MDN 10796/2011-Delegou competências no CEMA, podendo subdelegar nos oficiais-generais na sua direta dependência, o que excluiu DGAM e CG-PM
22-Ago-2011	DLR 24/2011/A-Criou Portos dos Açores, S.A. e regulou sistema portuário dos Açores
20-Set-2011	Desp CEMA e AMN 13003/2011-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo Desp MDN 10796/2011
11-Nov-2011	Desp MDN 16441/2011-Delegou competência no CG-PM para autorizar a passagem à pré-aposentação do pessoal da PM
30-Nov-2011	LO 1/2011-Transferiu atribuições e competências do governador civil na Proteção Civil
30-Nov-2011	DL 114/2011-Extinguiu Governo Civil; realocou atribuições e competências por polícias, etc.
09-Dez-2011	Reg ComE 1286/2011-Adotou metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos, elaborada de acordo com a diretiva 2009/18/CE
29-Dez-2011	DL 122/2011-LOMDN: AMN continuou na dependência do MDN
17-Jan-2012	DL 7/2012-Lei orgânica do Min ^o Agricultura, Mar, Ambiente e Ordenamento do Território
30-Jan-2012	Desp CEMA 2104/2012-Planos de estudos dos cursos da Escola Naval

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

31-Jan-2012	DR 17/2012-LODGPM: apoia a CIAM; sucedeu à EMAM para implementação da ENM
29-Fev-2012	DL 49A/2012-Lei orgânica da DGRM; criou A.N.Pescas, A.N.Imersão de Resíduos
06-Mar-2012	DL 51/2012-Estabeleceu normas para garantir que Portugal cumpre obrigações como estado de bandeira; atribuiu todas as competências à DGRM; transpôs diretiva 2009/21/CE
07-Mar-2012	DL 52/2012-Alterou sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego marítimo; criou sistema de informação interligado a “safeseanet”; transpôs diretiva 2009/17/CE
09-Mar-2012	Desp MDN 4810/2012-Mandou proceder à revisão do SAM
14-Mar-2012	DL 61/2012-Reformou o RINE; transpôs diretiva 2009/16/CE
26-Mar-2012	DL 73/2012-Integrou o Planeamento Civil de Emergência na ANPC
07-Mai-2012	Lei 18/2012-Estabeleceu regras de investigação técnica de acidentes marítimos; criou GPIAM; transpôs diretiva 2009/18/CE
31-Mai-2012	RCM 62/2012-Regulamentou a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar
22-Jun-2012	DL 130/2012-Alterou normas da Lei da Água, e republicou-a em anexo
10-Jul-2012	DL 140/2012-Concretizou criação do GPIAM; pôs em vigor a sua lei orgânica
24-Jul-2012	DL 159/2012-Regulou elaboração e implementação de POOC; Agência Portuguesa do Ambiente é autoridade nacional da água; atribuiu competências à DGAM e ao capitão de porto
09-Out-2012	DL 217/2012-4ªAlt.DL 267/2002: mantém DGAM a dar pareceres técnicos no licenciamento
31-Out-2012	DL 235/2012-Reafirmou fronteiras entre AMN e Armada; sugeriu que volta “Armada”
07-Fev-2013	Acórdão TCAS 05849/10-Mandou MDN indemnizar entidades açorianas por prejuízos devidos a falta de fiscalização da pesca nos Açores pela Marinha e FAP
21-Mar-2013	RCM 19/2013-Aprovou CEDN; combinou conceitos de segurança interna e defesa nacional
12-Abr-2013	Lei 28/2013-Criou AAN no MDN, sem analogia com a AMN
19-Abr-2013	RCM 26/2013-Orientações para Reforma “Defesa 2020”; previu fusão entre IH e IGE
02-Mai-2013	Portaria 169/2013-Regulamento de Uniformes da GNR; oficiais Exército usam uniforme GNR
31-Mai-2013	DL 72/2013-Alterou SIOPS; reforçou articulação com autoridades marítimas
31-Mai-2013	DL 73/2013-Lei orgânica da Autoridade Nacional de Proteção Civil
08-Jul-2013	IGDN 06/2012-Relatório de auditoria à AMN apontou falhas e falta do orçamento da AMN
19-Jul-2013	DL 95/2013-Conformou regime dos operadores marítimo-turísticos com DL 92/2010
23-Jul-2013	Desp 126/MDN/2013-Homologou relatório IGDN 06/2012; determinou correções na AMN
26-Ago-2013	Lei 62/2013-Reorganizou sistema judiciário; um Tribunal Marítimo de competência alargada
10-Out-2013	Queixa da ASPPM à PGR defendendo inconstitucionalidade e ilegalidade do DL 235/2012
03-Dez-2013	Desp MDN 16061A/2013-Delegou competências no CEMA interino e AMN-órgão, podendo subdelegar nos oficiais-generais na sua direta dependência
06-Dez-2013	Desp CEMA interino 16631/2013-Delegou competências no DGAM e no CG-PM, ao abrigo Desp.MDN 16061A/2013
09-Jan-2014	Desp MDN 876/2014-Delegou competências no CEMA e na AMN-órgão em separado
04-Fev-2014	DL 18/2014-Lei orgânica do Minº Agricultura e do Mar; criou GAMA que substituiu GPIAM
27-Fev-2014	Desp CEMA e AMN 3720/2014-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo Desp MDN 876/2014; usou LOMAR-2009 para delegar competências
20-Mar-2014	DL 44/2014-APS,SA passou a Administração dos Portos de Sines e do Algarve,SA
27-Mar-2014	DL 49/2014-Regulamentou reforma do sistema judiciário; só um Tribunal Marítimo (Lisboa)
10-Abr-2014	Lei 17/2014-Estabeleceu Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do EMN; introduziu conceito de “Espaço Marítimo Nacional”
30-Mai-2014	Portaria 116/2014-Passaram a ser os comandos da PM, e não capitânias, a atribuir NUIPC
08-Jun-2014	Diretiva de Planeamento da Marinha 2014-Referiu pela primeira vez “apoio à AMN”
23-Jul-2014	Diretiva 2014/89/UE-Aprovou quadro para ordenamento do espaço marítimo
07-Ago-2014	DL 121/2014-Alterou regulação das concessões balneares, e competências do capitão de porto
29-Ago-2014	LO 5/2014-LDN-2014: alterou e republicou LO 1-B/2009
01-Set-2014	LO 6/2014-LOBOFA-2014: alterou e republicou LO 1-A/2009: Marinha apoia AMN; SBSM inserido na Armada

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

12-Set-2014	DL 137/2014-Regulou governação dos fundos europeus estruturais e de investimento de 2014 a 2020; criou CCF, que incluiu DGAM e GNR, mas não PM
10-Out-2014	DL 149/2014-“Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo-Turística”
17-Out-2014	DL 159/2014-Estabeleceu regras dos programas operacionais suportados por fundos estruturais europeus; incluiu Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, para 2014-2020
28-Out-2014	Diretiva 2014/100/EU-Alterou anexo III da diretiva 2002/59/CE sobre mensagens “safeseanet”
24-Nov-2014	Pedido da ASPPM ao PR de fiscalização preventiva da LOMAR-2014
25-Nov-2014	Desp CEMA 34/14-Criou GT para lei orgânica da AMN incluindo PM, e DL para fiscalização
28-Nov-2014	Desp MDN 15134/14-Criou Conselho da PM
12-Dez-2014	RCM 12/2014-Aprovou a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020
29-Dez-2014	DL 183/2014-LOMDN: manteve AMN na dependência do MDN
29-Dez-2014	DL 185/2014-LOMAR-2014: retirou normas sobre AMN da LOMAR-2009; autorizou inerências e vice-CEMA a substituir AMN-órgão
12-Jan-2015	RAR 4/2015-Aprovou a Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 da OIT
20-Jan-2015	Desp CEMA 01/15-Criou GT para fiscalização dos espaços marítimos
20-Jan-2015	Desp CEMA 02/15-Criou GIRP-AMN; centralizou no CEMA a comunicação da AMN
28-Jan-2015	DGAM e CG-PM exonerado por decisão do MDN e proposta do CEMA; oficial sem colocação
03-Fev-2015	Desp CEMA e AMN 1775/2015-Delegou competências no DGAM e CG-PM em regime de substituição, ao abrigo Desp MDN 876/2014
03-Fev-2015	Desp CEMA e AMN 1776/2015-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo Desp MDN 876/2014
17-Fev-2015	Desp MDN 1646/2015-Exonerou DGAM e CG-PM, por proposta da AMN (efeitos a 28-Jan)
03-Mar-2015	Desp MDN 2213A/2015-Nomeou DGAM e CG-PM, por proposta da AMN
04-Mar-2015	DGAM e CG-PM empossado pela SEADN na DGAM
04-Mar-2015	DL 31/2015-Colocou efetivos militares e pessoal na AMN fora da estrutura das FA
11-Mar-2015	PGR recebeu ASPPM a respeito da queixa da ASPPM de 2013
12-Mar-2015	DL 38/2015-Estabeleceu Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do EMN; transpôs diretiva 2014/89/UE
08-Abr-2015	Desp MDN 4562/2015-Delegou competências no CEMA e na AMN, podendo subdelegar nos oficiais-generais na sua direta dependência
20-Abr-2015	Desp MDN 4651/2015-Delegou competência no CG-PM para autorizar a passagem à pré-aposentação do pessoal da PM
18-Mai-2015	LO 7/2015-LPM previu despesas de apoio à AMN no capítulo da Marinha
21-Mai-2015	DL 83/2015-Incorporou APVC,SA na APDL,SA, e assumiu jurisdição no Douro-navegável
21-Mai-2015	Desp CEMA e AMN 5836/2015-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo Desp MDN 4562/2015
12-Jun-2015	RAR 62/2015-Aprovou a Convenção dos Prejuízos da Poluição por Bancas-2001
15-Jun-2015	Desp MDN 6661/15-Estabeleceu efetivos máximos da Marinha na AMN para 2015
24-Jun-2015	Lei 59/2015-Alterou LSI-2008: incluiu CG-PM no CSSI e UCAT; AMN deixou de a integrar
30-Jun-2015	Desp 94/MDN/2015-Autorizou missão da PM no exterior, mas usou expressão “AMN-PM”
09-Jul-2015	DL 132/2015-Alterou DL 159/2012: passou a explicitar órgãos e serviços fiscalizadores, e substituiu “órgãos locais da DGAM” por “órgãos locais da AMN” (capitães dos portos)
31-Jul-2015	DR 10/2015-Regulamentou LOMAR-2014; gabinete do CEMA é gabinete da AMN-órgão
03-Ago-2015	Lei 80/2015-Alterou LBPC: órgãos da AMN são agentes ProCiv; capitães de porto passam a integrar comissões distritais e municipais ProCiv; AMN deve articular-se com SIOPS no mar
03-Ago-2015	Lei 81/2015-Criminalizou poluição do meio marinho por navios; transpôs diretiva 2009/123/CE
18-Ago-2015	Desp MAI+MAM 9737/2015-Criou GT para definir cooperação entre MAM e GNR (não incluiu Autoridade Marítima)
14-Out-2015	DL 236/2015-Concretizou criação do GAMA e sua lei orgânica; extinguiu GPIAM
04-Nov-2015	Desp MDN 14135/2015-Delegou competências no CEMA e na AMN-órgão, podendo subdelegar nos oficiais-generais na sua direta dependência

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

26-Nov-2015	XXI Governo Constitucional (PS) tomou posse; incluiu Ministério do Mar
17-Dez-2015	DL 251A/2015-LO XXI Gov: SAM e AMN colocados na dependência do MM ou MDN
22-Dez-2015	Desp MDN 965/2016-Delegou competências no CEMA e na AMN-órgão, podendo subdelegar nos oficiais-generais na sua direta dependência
12-Jan-2016	DL 3/2016-Alterou mensagens “safeseanet”; transpôs diretiva 2014/100/UE
21-Jan-2016	Desp CEMA e AMN 1753/2016-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo Desp MDN 14135/2015
27-Jan-2016	Desp CEMA e AMN 1980/2016-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo Desp MDN 965/2016
03-Mar-2016	RCM 14/2016-Regulamentou a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM)
16-Mar-2016	Desp MDN 4268/2016-Delegou competência no CG-PM para autorizar a passagem à pré-aposentação do pessoal da PM
28-Abr-2016	Portaria 112/2016-“Regulamento do Regime de Apoio ao Controlo e Inspeção Relativo à Política Comum das Pescas”, previsto no DL 159/2014; PM não incluída
18-Mai-2016	Proj Lei 237/XIII-1ª do PCP-Visou criar lei orgânica da PM
24-Mai-2016	DR 01/2016-Regulamentou LOMAR sobre estado dos navios da Armada
24-Jun-2016	Portaria 177/2016-“Regulamento de Balizagem Marítima Nacional”
12-Jul-2016	DL 37/2016-Reviu carreiras do pessoal do ISN; introduziu “Almirante AMN”
24-Ago-2016	DL 52/2016-“Regulamento de Medalhas da PM”; introduziu “Almirante da AMN”
14-Set-2016	Reg UE 2016/1625-EMSA passa a ter mandato de cooperação com <i>Frontex</i> e <i>EFCA</i>
26-Out-2016	Proj Res.531/XIII/2ª do BE-Visou criar lei orgânica da PM, e carreira até ao topo
02-Nov-2016	Desp SEDN 13591/2016-Autorizou acumulações de CZM com CDM
05-Set-2016	Portaria 241/2016-Alterou portaria 112/2016 para incluir Marinha, mas não PM
05-Dez-2016	RAR 233/2016-Aprovou a Convenção <i>STCW F-1995</i>
14-Dez-2016	Desp MDN 253/2017-Nomeou DGAM e CG-PM, por proposta da AMN
21-Dez-2016	DL 84/2016-Fixou efetivos militares para 2017; pessoal para AMN fora da estrutura das FA
21-Dez-2016	Desp CEMA 88/16-Regulou apoio da Armada aos serviços da Autoridade Marítima
23-Dez-2016	Desp MDN 1084/2017-Delegou competências no CEMA e na AMN-órgão, podendo subdelegar nos oficiais-generais na sua direta dependência
28-Dez-2016	RCM 84A/2016-Regulou a Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental
31-Jan-2017	Desp CEMA e AMN 1514/2017-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo Desp MDN 1084/2017
02-Fev-2017	Desp MDN 2648/2017-Delegou competência no CG-PM para autorizar a passagem à pré-aposentação do pessoal da PM
05-Abr-2017	Aviso 28/2017-Portugal depositou instrumento de ratificação Conv. <i>STCW-F</i> em 23-Jan-2017
12-Abr-2017	Decreto 16/2017-Aprovou emendas de 2002 ao anexo da <i>SOLAS-1974</i>
12-Abr-2017	Decreto 17/2017-Aprovou emendas de 1997 ao anexo da <i>SOLAS-1974</i>
16-Jun-2017	Decreto 18/2017-Aprovou Convenção <i>LLMC-1976</i> e Protocolo de 1996 de emenda à mesma
31-Jul-2017	Decreto 23/2017-Aprovou Convenção de Águas de Lastro-2004 da <i>IMO</i>
04-Ago-2017	Desp MDN+MAFDR 7136/2017-Estabeleceu princípios de colaboração a 3 anos para emprego das FA na prevenção de fogos florestais
25-Ago-2017	Decreto 28/2017-Aprovou Convenção de Nairobi-2007
17-Ago-2017	Lei 76/2017-Autoridade Marítima continua a integrar comissões distritais de defesa da floresta
07-Set-2017	DL 114/2017-Criou Subsídio de Penosidade para pessoal da AMN nas Ilhas Selvagens
10-Jan-2018	Portaria 13/2018-Fixou valor do Subsídio de Penosidade para pessoal da AMN nas I.Selvagens
05-Mar-2018	Desp MDN 2930/2018-Delegou competências no CEMA e na AMN-órgão, podendo subdelegar nos oficiais-generais na sua direta dependência
23-Mar-2018	Desp CEMA e AMN 3675/2018-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo Desp MDN 2930/2018
04-Abr-2018	Desp CG-PM 3/2018-Aprovou e pôs em vigor “Regulamento Interno do Comando-geral da PM”

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

19-Jun-2018	DL 43/2018-Criou “Sistema Nacional e Embarcações e Marítimos”
16-Ago-2018	Lei 50/2018-Lei-quadro da descentralização da administração central para autarquias
18-Set-2018	Port 506/2018-Aprovou e pôs em vigor o “Regulamento de Serviços Prestados pelos Órgãos e Serviços da Autoridade Marítima Nacional”
09-Out-2018	Desp MDN 10042/2018-Reformou as compensações do pessoal da DGAM e da PM
13-Nov-2018	DL 92/2018-Novo regime de registo de navios e regimes fiscais aplicáveis
13-Nov-2018	DL 93/2018-“Regulamento da Náutica de Recreio”
16-Nov-2018	Desp MDN 12232/2018-Delegou competências no CEMA e na AMN-órgão, podendo subdelegar nos oficiais-generais na sua direta dependência
27-Nov-2018	DL 97/2018-Transferiu competências sobre concessões das praias para os órgãos municipais
20-Dez-2018	Desp AMN 366/2019-Delegou competências no DGAM e CG-PM, ao abrigo Desp MDN 12232/2018
17-Jan-2019	Desp MDN 1241/2019-Delegou competência no CG-PM para autorizar a passagem à pré-aposentação do pessoal da PM
01-Abr-2019	DL 45/2019-Criou Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil, que substituiu ANPC.
22-Mai-2019	Diretiva 02/DGAM-CGPM/19-Regulou embarque de elementos da PM em unidades navais
20-Jun-2019	Reg UE 2019/1241-Regulou artes de pesca e malhagens, e espaços onde podem ser usadas
27-Jun-2019	Diretiva CN 01/2019-Regulou embarque de elementos da PM em unidades navais
16-Set-2019	Port 662/2019-Alterou modelo de distribuição das verbas previsto na portaria 506/2018
10-Out-2019	RCM 203A/2019-Aprova “Plano de Situação de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional para as subdivisões Continente, Madeira e Plataforma Continental Estendida”

ANEXO B. EVOLUÇÃO DO MAPA DAS CAPITANIAS DESDE 1839

Departamentos Marítimos ¹	Sedes de jurisdição marítima local	RPP	Reforma	RGC	RGC	Reforma	Lei 211	Decreto 5703	Decreto 9704	RGC	Alterações avulsas
		1839	1859 ²	1882	1892	1895 ³	1914	1919	1924	1972	Pós-1972
Norte⁴	Caminha	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Vila Praia de Âncora	---	---	---	---	---	---	Deleg. Caminha	Deleg. Caminha	Deleg. Caminha	
	Viana do Castelo	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Esposende	---	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	Deleg. Viana	
	Póvoa do Varzim	---	---	Deleg. Porto	Deleg. Porto	Deleg. Porto	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Vila do Conde	---	---	Deleg. Porto	Deleg. Porto	Deleg. Porto	Deleg. Póvoa	Deleg. Póvoa	Deleg. Póvoa	Capitania ⁵	
	Leixões	---	---	---	Deleg. Porto	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Porto/Douro⁶	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	(Peso da Régua)	---	Deleg. Porto	---	---	---	---	---	---	---	Deleg. Douro ⁷
	Aveiro	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
Figueira da Foz	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania		
Centro	Alcobaça	---	Capitania	---	---	---	---	---	---	---	
	Nazaré	---	---	---	Deleg. S.Martinho	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	S.Martinho	Capitania	---	Capitania	Capitania	Deleg. Nazaré	Deleg. Nazaré	Deleg. Nazaré	Deleg. Nazaré	Deleg. Nazaré	
	Lagoa de Óbidos/ /Foz do Arelho	---	---	---	---	---	Deleg. Nazaré	Deleg. Peniche	Deleg. Peniche	---	
	Peniche	---	---	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Nazaré	Capitania	Capitania	Capitania	
	Ericeira	---	---	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Peniche	Deleg. Lisboa	Deleg. Cascais	
	Cascais	---	---	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Capitania ⁸	
	Lisboa	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Seixal	---	Deleg. Lisboa	---	---	---	---	---	---	---	
Barreiro	---	---	---	---	---	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa		

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

	Aldeia Galega/ /Montijo	---	Deleg. Lisboa	---	---	---	---	---	---	---		
	Santarém	---	Deleg. Lisboa	---	---	---	---	---	---	---		
	Vila Franca de Xira	---	Deleg. Lisboa	---	---	---	---	---	---	Deleg. Lisboa		
	Trafaria	---	---	---	---	---	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa	Deleg. Lisboa		
	Sesimbra	---	---	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal		
	Setúbal	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Alcácer do Sal	---	Deleg. Setúbal	---	---	---	---	---	---	---		
	Sines	---	---	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Capitania	
	Santiago do Cacém	---	Deleg. Setúbal	---	---	---	---	---	---	---		
	Vila Nova de Milfontes	---	---	---	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	Deleg. Setúbal	---	
Sul	Odemira	---	Deleg. Faro	---	---	---	---	---	---	---		
	Lagos	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania		
	Sagres	---	---	---	---	---	---	---	---	Deleg. Lagos ⁹		
	Portimão	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania		
	Albufeira	---	---	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão	Deleg. Portimão		
	Faro	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania		
	Quarteira	---	---	---	---	---	---	Deleg. Faro	Deleg. Faro	Deleg. Faro		
	Olhão	---	---	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania		
	Fuzeta	---	---	---	Deleg. Olhão	Deleg. Olhão	Deleg. Olhão	Deleg. Olhão ¹⁰	Deleg. Olhão	Deleg. Olhão		
	Tavira	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania		
Vila Real de Santo António	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania			
Açores	Ponta Delgada	Capitania	Capitania /DMCentro	Capitania	Capitania	Capitania /DM Oeste	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania		
	Vila Franca do Campo	---	---	---	---	---	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada		
	Ribeira Grande	---	---	---	---	---	---	---	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada		
	Santa Maria/	---	---	Deleg.	Deleg.	Deleg.	Deleg.	Deleg. P.Delgada	Deleg. P.Delgada	Capitania ¹¹		

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

	/Vila do Porto			P.Delgada	P.Delgada	P.Delgada	P.Delgada				
	Angra do Heroísmo	Capitania	Capitania /DMCentro	Capitania	Capitania	Capitania /DM Oeste	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Graciosa/ /Santa Cruz	---	---	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	
	S.Jorge/ /Velas	---	---	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Angra	Deleg. Horta ¹²
	Praia da Vitória	---	---	---	---	---	---	---	---	Deleg. Angra ¹³	Capitania ¹⁴
	Horta	Capitania	Capitania /DMCentro	Capitania	Capitania	Capitania /DM Oeste	Capitania	Capitania	Capitania	Capitania	
	Pico	---	---	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	---	---	---	---	
	S.Roque/Pico	---	---	---	---	---	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	
	Lajes/Pico	---	---	---	---	---	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	
	Flores/ /Santa Cruz	---	---	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Capitania ¹⁵
	Corvo	---	---	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	Deleg. Horta	---	---
Madeira	Funchal	Capitania	Capitania /DMCentro	Capitania	Capitania	Capitania /DM Oeste	Capitania	Capitania /Grupo da Madeira	Capitania /Grupo da Madeira	Capitania	
	Porto Santo	---	---	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Deleg. Funchal	Capitania ¹⁷

¹ Designaram-se “divisões marítimas” desde o RPP até à reforma posta em vigor pelo decreto de 22-Out-1851, quando as jurisdições regionais passaram a designar-se “departamentos marítimos” e os seus chefes “chefes de departamento” – ou CDM, como refere o decreto de 08-Nov-1859. Os CDM eram também os intendentos da Marinha, desde o decreto de 25-Ago-1859 (que também especificou os DM e os distritos marítimos, ou capitánias, e as delegações marítimas) e até que as intendências da Marinha foram extintas pelo decreto nº2 de 28-Out-1869. A divisão em DM (no continente: Norte, Centro e Sul; nos Açores e Madeira, em capitánias autónomas ou integradas num DM) foi retomada pelo decreto nº16499 (19-Fev-1929) manteve-se até à sua extinção em 1945. OS DM do Norte, do Centro e do Sul foram recriados com a criação da DGSFM pelo DL 49078 (1969); os DM dos Açores e da Madeira foram criados pelo decreto-lei nº519/77 (16-Dez).

² As capitánias exerceram jurisdição territorial sobre “distritos marítimos”, para efeitos de recrutamento militar para a Armada, de 1851 até 1892. As capitánias dos Açores e da Madeira ficaram dependentes do DM do Centro.

³ A reforma das capitánias posta em vigor pelo decreto de 18-Abr-1895 criou a Capitania do Porto de Leixões e o DM do Oeste, que integrou as capitánias dos Açores e da Madeira. O DM Oeste foi extinto na reforma seguinte, posta em vigor pela lei nº211 (29-Jun-1914).

⁴ Após a extinção dos DM pelo decreto-lei nº34383 (18-Jan-1945), o decreto-lei nº38119 (29-Dez-1950) criou um DM único, e que se designou o “Departamento Marítimo dos Portos do Douro e Leixões” (artº2º do DL 38119), que foi extinto com a criação da DGSFM pelo DL 49078, que criou os DM do Norte, do Centro e do Sul.

- ⁵ A capitania do porto de Vila do Conde foi criada pelo decreto nº15277 (29-Mar-1928).
- ⁶ A capitania do porto do Porto passou a designar-se por capitania do porto do Douro, de acordo com o decreto-lei nº38119 (29-Dez-1950).
- ⁷ A delegação marítima de Peso da Régua foi criada pelo decreto-regulamentar nº05/85 (16-Jan) e integrada na capitania do porto do Douro.
- ⁸ A delegação marítima de Cascais foi elevada a capitania pelo decreto nº45393 (29-Nov-1963).
- ⁹ A delegação marítima de Sagres na capitania do porto de Lagos foi criada pelo decreto nº327/71 (28-Jul).
- ¹⁰ A delimitação das capitánias dos portos de Faro e de Olhão, e o limite ocidental da delegação marítima da Fuzeta foram alterados pelo decreto-lei nº38810 (01-Jul-1952).
- ¹¹ A capitania do porto de Vila do Porto na Ilha de Santa Maria criada pelo decreto-lei nº35752 (19-Jul-1946).
- ¹² A delegação marítima das Velas passou da capitania do porto de Angra do Heroísmo para a capitania do porto da Horta pela portaria nº172/78 (30-Mar).
- ¹³ A delegação marítima do porto da Praia da Vitória foi criada pelo decreto nº44978 (18-Abr-1963).
- ¹⁴ A capitania do porto da Praia da Vitória foi criada pelo decreto-lei nº363/87 (27-Nov).
- ¹⁵ A delegação marítima de Santa Cruz da Ilha das Flores foi elevada a capitania pelo decreto-lei nº47341 (24-Nov-1966).
- ¹⁶ A delegação marítima do Corvo foi extinta pelo decreto nº19401 (02-Mar-1931) e as suas atribuições foram integradas na, então, delegação marítima de Santa Cruz da Ilha das Flores.
- ¹⁷ A capitania do porto do Porto Santo foi criada pelo decreto-lei nº237/94 (19-Set).

ANEXO C. ENTREVISTAS

C.1 LISTA DE PERSONALIDADES CONTACTADAS

1. Alberto Leite; aposentado, ex-diretor de serviços na Direção-Geral das Pescas.
2. Álvaro Cunha Lopes; vice-almirante, DGAM e CG-PM de 2011 a 2015.
3. Ana Paula Vitorino; ministra do Mar de 2015 a 2019. Pedido por email GOV em Ago-2017, sem resposta.
4. Antero Luís; juiz desembargador, SG-SSI de 2011 a 2014.
5. António Figueiredo Lopes; SEDN de 1991 a 1995; MDN em 1995. Em 22-Jan-2018 adiou por problemas pessoais. Pedido renovado em 06-Jan-2019; sem resposta.
6. António Gonçalves Covita; contra-almirante; Diretor de Administração Financeira e Logística da DGAM de 2005 a 2009.
7. António Vilela, jornalista da Sábado. Pedido por email; sem resposta.
8. António Vitorino; MDN de 1995 a 1997.
9. Carlos Chaves; major-general do Exército; chefe de gabinete do MDN de 1993 a 1995; assessor do Primeiro-Ministro e do MDN de 2011 a 2015.
10. Carlos Varela; jornalista do Jornal de Notícias. Pedido por email; sem resposta.
11. Diogo Freitas do Amaral; MDN de 1979 a 1982 e professor catedrático de Direito Público.
12. Francisco Galope; jornalista da Visão. Pedido por email; sem resposta.
13. Helena Pereira; jornalista do Expresso. Pedido por email; sem resposta.
14. Janus Pape, *Skibsinspektør* (inspector de navios), *Danish Maritime Authority*.
15. João Carlos Quaresma Dias; doutorado em logística, ex-administrador do porto de Setúbal.
16. João Carlos Silva do Nascimento; coronel da GNR; 2º Comandante da UCC-GNR.
17. João Freire; professor catedrático de Sociologia, ex-oficial da Armada.
18. Joaquim Vieira; jornalista, Observatório de Imprensa.
19. José Magalhães; SEAI de 2005 a 2007.
20. José Pedro Aguiar-Branco; MDN de 2011 a 2015. Pedido por mensagens privadas no Messenger e LinkedIn, sem resposta.
21. José Silva Carreira; vice-almirante, DGAM e CG-PM de 2008 a 2011.
22. Júlio Castro Caldas; MDN de 1999 a 2001. Pedido por email à SCA, sem resposta.
23. Júlio Miranda Calha; deputado da CDN e SEDN de 2000 a 2001.
24. Luís Medeiros Alves; vice-almirante, DGAM e CG-PM de 2004 a 2008.
25. Luísa Meireles; jornalista do Expresso. Pedido por email; sem resposta.
26. Manuel Carlos Freire; jornalista do Diário de Notícias.
27. Marco António Costa; presidente da CDN de 2015 a 2019. Pedido por email da AR em 17-Jul-2018 e em 17-Set-2018, sem resposta.
28. Miguel Soares; mestre em Direito, Presidente da Direção da ASPPM de 2013 a 2016.
29. Nuno Severiano Teixeira; MDN de 2005 a 2009. Manifestou disponibilidade aos pedidos feitos por email e pessoalmente; por concretizar.
30. Paulo Portas; MDN de 2002 a 2005. Pedido por email pessoal em 10-Set-2018, sem resposta.
31. Pedro Pizarat Correia; major-general do Exército; membro do Conselho da Revolução, 1975-1982.
32. Rui Moura; major-general do Exército; chefe de Estado-Maior da GNR.
33. Serafim Lobato; jornalista reformado.
34. Sónia Ferreira; jornalista da LUSA. Pedido por email; sem resposta.

C.2 LISTA DE ENTREVISTADOS

1. José Magalhães; lista de perguntas enviadas por Messenger do Facebook; respondidas pelo mesmo meio em 13-Mar-2016.
2. João Freire; lista de perguntas enviadas previamente; emails de 2017 e 2019.
3. Pedro Pezarat Correia; lista de perguntas enviadas previamente; email de 12-Nov-2017.
4. António Vitorino; lista de perguntas enviada previamente a entrevista pessoal; não foi gravada; 13-Nov-2017.
5. Rui Moura; entrevista pessoal; não foi gravada; 07-Mar-2018.
6. Diogo Freitas do Amaral; lista de perguntas enviadas previamente; várias conversas escritas e orais ao longo de 2018 e de 2019.
7. Serafim Lobato; lista de perguntas enviadas previamente; email de 06-Mai-2018.
8. Alberto Leite; entrevista pessoal; não foi gravada; 11-Mai-2018.
9. Manuel Carlos Freire; lista de perguntas enviadas previamente; email de 07-Jun-2018.
10. Luís Medeiros Alves; lista de perguntas enviadas previamente; email de 13-Jun-2018.
11. Miguel Soares; lista de perguntas enviadas previamente; email de 14-Jun-2018.
12. Álvaro Cunha Lopes; lista de perguntas enviadas previamente; email de 05-Jul-2018.
13. Júlio Miranda Calha; entrevista pessoal; não foi gravada; 25-Out-2018.
14. Garry Dando; *United Kingdom, Marine Management Organization*; email de 12-Dez-2018.
15. João Carlos Quaresma Dias; entrevista pessoal; não foi gravada; 07-Mar-2019.
16. Carlos Chaves; entrevista pessoal; não foi gravada; 31-Mai-2019.
17. Joaquim Vieira; lista de perguntas enviadas previamente; email de 10-Jun-2019.
18. António Gonçalves Covita; lista de perguntas enviadas previamente; email de 25-Jun-2019.
19. João Carlos Silva do Nascimento; entrevista pessoal; não foi gravada; 22-Jul-2019.
20. Antero Luís; entrevista pessoal; não foi gravada; 12-Set-2019.
21. Janus Pape; lista de perguntas enviadas previamente; email de 16-Set-2019.

C.3 RESPOSTAS DOS ENTREVISTADOS DADAS POR ESCRITO

C.3.1 Luís Medeiros Alves, Vice-almirante, DGAM e CG-PM de 2004 a 2008

Pergunta 1:

Peço um pequeno texto, no qual caracterize a maneira como lhe parece que os oficiais da Armada "olham" para a lei.

Resposta 1 por email (05-Jul-2018):

“No contexto da temática mencionada tem-se a percepção e o entendimento, progressivamente sedimentados ao longo de muitos anos, que a vasta maioria dos militares do ramo naval das Forças Armadas considera que a abordagem e a aproximação correctas a este assunto passam em primeiro lugar por dever ser encontrado o modelo que melhor serve para resolver em termos de eficácia e operacionalmente qualquer situação que se depare e, a partir daí, diligenciar a produção de legislação em conformidade, substituindo através deste procedimento a condução de quaisquer processos de decisão política na sustentação estrutural constitucional que deve suportar as consequentes linhas de acção sequenciais das correspondentes estratégias estruturais, genéticas e operacionais.

No seu juízo simples e linear, parece afigurar-se a esses militares que no caso da legislação criada naqueles termos conflitar de algum modo com o ordenamento constitucional estruturante do Estado de Direito Democrático da República Portuguesa estarão reunidas as condições objectivas e subjectivas necessárias à alteração do texto constitucional no sentido

de o adequar ao interesse corporativo e à tradição, por sempre ter sido assim, em detrimento do interesse e do serviço públicos, mais não restando do que providenciar em conformidade e, conseqüentemente, eliminar a causa da conflitualidade.

No fundo, porém, o que tal juízo deixa transparecer, e merece realce, é o reconhecimento tácito de que, sobre determinadas atitudes e práticas que as Forças Armadas têm vindo a adoptar fora do ambiente militar, pairam as nuvens sombrias da ilegalidade e da ilegitimidade, cuja dissipação só será possível através da produção de alterações legislativas à medida, ainda que obtidas de forma viciosa, isto é, ao arrefio e subvertendo a ordenança da lei fundamental, com a conivência e tolerância, por omissão ou por demissão, dos órgãos de soberania competentes.

Na mesma linha, também se percebe que constitui opinião generalizada naquele universo de funcionários do Estado que qualquer procedimento que não tenha sido considerado ilegal ou inconstitucional pelos Tribunais ou pelo Tribunal Constitucional encontra-se conformado com a lei fundamental do Estado de Direito Democrático da República Portuguesa.

Acresce àquela opinião, e em termos de referência, uma outra que é a seguinte: se os cidadãos que eventualmente podem considerar que se encontram agredidos nos seus direitos, liberdades e garantias não se manifestam perante os órgãos competentes, os Tribunais, a fim de nessa sede soberana reclamarem os seus direitos e razões, é porque se encontram de acordo com os procedimentos e acções que a Forças Armadas prosseguem produzindo efeitos directamente sobre eles e, se assim é, devem tais procedimentos e acções ser considerados como sendo legítimos, legais e conformados com a Constituição.

Finalmente, é de relevar a existência de uma ideia generalizada, que deve ser considerada como procedimento, consubstanciada nas citações de que “o não cumprimento da lei constitui uma forma de gestão” ou que “essa parte da lei não interessa”, a qual se encontra enraizada e constitui-se como doutrina interiorizada e assumida como devendo ser uma linha de acção a ser prosseguida, numa estratégia que tem por objectivo manter o procedimento que a Armada sempre teve no mar e que não foi contestado pelos órgãos de soberania, designadamente os Presidentes da República.

Assim, e tendo presente a tolerância praticada por órgãos que desvalorizam o valor de cumprir e fazer cumprir a Constituição e a lei, não se pode estranhar que as descritas formas de estar e atitudes sejam praticadas e mantidas com prejuízo da supremacia civil imposta constitucionalmente para vigorar no Estado de Direito Democrático da República Portuguesa”

Pergunta 2:

Estando a DGAM e a PM fora das FA, mas sem haver regime disciplinar próprio para os militares que nelas prestam serviço em comissões temporárias, qual era o regime disciplinar que se aplicava a estes militares?

Resposta 2 por email (23-Jun-2019):

“Ao tempo, nunca pensei no assunto sob esse ponto de vista. O regime aplicado foi o regulado pelo RDM [Regulamento de Disciplina Militar].

Quando frequentei o CSNG [Curso Superior Naval de Guerra] perguntei ao Gen Viegas CG-GNR na visita efectuada pelo Curso ao Quartel do Carmo como é que resolvia a questão disciplinar dos militares do Exército em serviço na GNR. Tendo entrado em vigor o RDM dos militares da GNR, ele respondeu-me que não era suposto os oficiais generais do Exército em serviço na GNR cometerem ilícitos disciplinares.”

Pergunta 3:

Alguma vez teve de exercer competências disciplinares sobre militares em serviço na DGAM e na PM?

Resposta 3 por email (23-Jun-2019):

“Sim. Foram louvados militares a prestar serviço na DGAM e na PM no âmbito da competência cometida a VALM [vice-almirante].

Não me recordo de alguma vez ter exercido a competência disciplinar punindo com pena disciplinar qualquer militar a prestar serviço na DGAM e na PM.”

Pergunta 4:

Desde logo, quais seriam os ilícitos disciplinares a considerar tratando-se de organizações não-militares, fora das FA?

Resposta 4 por email (23-Jun-2019):

“Ao tempo, por nunca ter pensado no assunto sob esse ponto de vista teria considerado os ilícitos de natureza disciplinar previstos no RDM.”

C.3.2 Álvaro Cunha Lopes, Vice-almirante, DGAM e CG-PM de 2011 a 2015

Pergunta 1:

Peço um pequeno texto, no qual caracterize a maneira como lhe parece que os oficiais da Armada "olham" para a lei.

Resposta 1 por email (05-Jul-2018):

“Numa abordagem directa ao assunto e com base na minha experiência profissional e na minha percepção, em particular enquanto oficial general, sem reservas diria que existe um défice de “estado de direito” na Marinha. Os factores que contribuem para esse défice são variados e com origens diversas.

Em primeiro lugar podemos dizer que existe uma cultura institucional de formação dos oficiais de Marinha que promove o corporativismo, muitas vezes em nome de valores como a coesão interna, a disciplina, a eficácia ou a defesa dos superiores interesses da Marinha. Por outro lado é notória a falta de formação em áreas relacionadas com o direito, e em especial, no que se refere ao direito constitucional.

Estamos perante uma instituição fortemente hierarquizada, onde o chefe hierárquico é detentor de instrumentos de poder poderosos como o RDM e o Processo de Avaliação Individual, cuja aplicabilidade que não está imune à subjectividade do decisor e do avaliador, e que têm um peso específico no desenvolvimento das carreiras e no processo de escolha para determinados cargos. Isto favorece o seguidismo e o alinhamento com as posições dos chefes hierárquicos em detrimento de uma cultura de exigência da primazia da lei, apesar do EMFAR determinar que os militares devem, em todas as circunstâncias, conformar os seus actos pela obrigação de guardar e fazer guardar a Constituição e a lei, aliás, traduzido na forma de juramento público que todos os militares se submetem.

A tudo isto não é alheio o facto de que a progressão na carreira dos militares é uma competência do CEMA, embora estejam definidas em lei algumas

condições objectivas a observar, e as colocações ou atribuições de cargos, na sua larga maioria, estarem sujeitas ao poder discricionário do CEMA.

Este poder discricionário conjugado com o facto de que dos actos do CEMA não cabe recurso hierárquico gracioso permite uma leitura muito extensiva desse poder que se afirma com muita frequência de forma arbitrária, mas aceite e mesmo interiorizado pela larga maioria dos

militares. Num recente processo judicial, em sede de Tribunal Administrativo, o CEMA em exercício não se inibiu de alegar que as suas decisões não estavam sujeitas à sindicância dos tribunais.

Assim, em síntese podemos concluir que a prática corrente na gestão interna da Marinha se traduz, na maioria das situações, na aplicação cega de normas internas, como despachos do CEMA ou dos Superintendentes, que pretensamente interpretam a lei e definem procedimentos a adoptar, mas que muitas vezes estão totalmente desfasados e desactualizados da lei actual, sem que haja qualquer preocupação em confrontar essas determinações com a lei vigente. A lógica que impera é a do cumprimento das ordens dos superiores hierárquicos e essas normas internas são interiorizadas como ordens a cumprir.

No entanto considero que existem excepções e que seria injusto não lhes fazer qualquer referência. Concretamente, no plano logístico-financeiro há uma preocupação constante em conformar os procedimentos com lei, fruto do facto de que a conta da Marinha referente à execução orçamental estar sujeita à apreciação e escrutínio do Tribunal de Contas. Esta prática enraizada na Classe de Administração Naval não se transmite às outras áreas da administração da Marinha, cujo escrutínio caberia ao MDN mas que se revela totalmente ausente, para não dizer complacente ou mesmo cúmplice com as eventuais ilegalidades ou arbitrariedades.

E quando se abordam questões que se inserem nos ditos “superiores interesses da Marinha” (ditos porque sendo a Marinha um serviço do Estado não tem interesses próprios) como é o caso do exercício da autoridade do Estado no mar, o que internamente impera são aspectos doutrinários, aprovados pelo CEMA, e que mesmo sem fundamentação legal são percebidos e interiorizados como verdadeiros dogmas num processo de total ausência de pensamento crítico.

Este é o panorama que na minha percepção impera e que me leva a afirmar de forma peremptória que existe um défice de “estado de direito” na administração da Marinha.

Álvaro Cunha Lopes

Vice-almirante na reserva”

Pergunta 2:

“Estando a DGAM e a PM fora das FA, mas sem haver regime disciplinar próprio para os militares que nelas prestam serviço em comissões temporárias, qual era o regime disciplinar que se aplicava a estes militares?”

Resposta 2 por email (24-Jun-2019):

“Quanto ao regime disciplinar, aos militares aplica-se o RDM em todas as circunstâncias, independentemente do cargo que ocupam. Lembro-me de ver nas notícias que no caso da PJM haver um processo disciplinar a levantar pelo respectivo Ramo.”

Pergunta 3:

Alguma vez teve de exercer competências disciplinares sobre militares em serviço na DGAM e na PM?

Resposta 3 por email (24-Jun-2019):

“Quanto a casos concretos eu não me recordo de ter levantado qualquer processo disciplinar a militares.”

C.3.3 Miguel Soares, Mestre em Direito, Presidente da Direção da ASPPM de 2013-2016

Pergunta:

Peço um pequeno texto, no qual caracterize a maneira como lhe parece que os oficiais da Armada "olham" para a lei.

Resposta por email (14-Jun-2018):

“Não lhe sei dizer exatamente como os oficiais da Armada olham para a Lei. O que lhe posso dizer é que no plano da elaboração dos projetos de Lei, as Forças Armadas mantêm oficiosamente um certo poder legislativo em matérias relativas à defesa nacional, atividades afins ou sob tutela governamental da pasta da Defesa Nacional.

Isto porque, tal me foi dito numa reunião ocorrida na AR com um deputado do Grupo Parlamentar do PS, em que estive presente (acompanhado do Vice-presidente e Tesoureiro à data) em representação da ASPPM, na apresentação de um documento elaborado pela ASPPM a título de exemplo de projeto de Lei orgânica da Polícia Marítima.

De facto, o deputado do PS que recebeu a ASPPM, talvez por inexperiência, enalteceu imensamente o documento apresentado, caracterizando-o como invulgar e bem conseguido, deixando, contudo, muito claro que aquele dificilmente colheria apoio do grupo parlamentar, uma vez que contraria a tradição em matéria de leis sobre defesa militar, sendo, em regra e em comum acordo, os ramos quem apresenta as propostas de Lei para posterior análise pela Comissão de Defesa.

O que nos permite compreender porque razão determinados diplomas legais dispõe de normas criativas e expressões informalmente utilizadas pelos ramos sem qualquer correspondência no restante ordenamento jurídico, como a expressão Marinha/AMN, Almirante AMN, VALM CGPM, etc.

E pela experiência de direção da ASPPM pude igualmente perceber que este procedimento se encontra igualmente consolidado junto da tutela governamental, como pude comprovar quando o MDN exarou um despacho relativo à participação da Polícia Marítima numa missão da FRONTTEX, onde apelidou a PM de AMN-PM (que mereceu uma chamada de atenção pública numa nota de imprensa da ASPPM que deixou o CGPM muito incomodado), ou aquando da publicação da solução legislativa pós Despacho do MDN nº 4819/2012, que deu origem ao DL 235/2012.

Esta é uma situação, a meu ver, preocupante, uma vez que, volvidos 36 anos da extinção do Conselho de Revolução, aquele órgão mantém uma espécie de existência informal com o beneplácito dos órgãos de soberania e demais entidades a quem compete suscitar a fiscalização dos atos dos organismos estaduais. Pois todos eles têm conhecimento direto das práticas desconformes à Constituição e à Lei praticadas, e interpretações capciosas feitas, em particular, pelos oficiais da Armada, e nada fazem para o impedir. Refiro-me ao PR, ao presidente da AR e todos os grupos parlamentares, ao PM, à Provedoria de Justiça, à PGR e até, nalguns casos, aos tribunais (quando se escusam a desaplicar normas desconformes à CRP em sede de ações cautelares).

Se as FFAA, através das chefias militares, conseguem colocar em vigor diplomas legais que lhes conferem de forma opaca poderes que a doutrina repudia e a Constituição da República lhes veda, e se pela interpretação capciosa desses mesmo diplomas as FFAA conseguem justificar judicialmente determinados atos contrários à CRP, direi que a forma instrumental como os militares encaram o ordenamento jurídico não será compaginável com o EDD.

Espero que este pequeno comentário, que autorizo desde já a citar, lhe possa ser de alguma forma útil na tese de Doutoramento.”

**C.3.4 José Magalhães, Mestre em Direito, Secretário de Estado da
Administração Interna de 2005 a 2007**

Todas as respostas foram enviadas por Messenger-Facebook em 13-Mar-2016.

Pergunta 1.

Como se explica que o decreto-regulamentar 86/2007 tenha lá esta entidade “Marinha/AMN”?

A base legal deste DR é uma norma na LO-GNR (nº2 artº53º), tutelada pelo SEAI, e “Marinha/AMN” foi introduzido pelo CEMA.

Resposta 1:

“O regulamento não é uma portaria do MAI. É um diploma aprovado pelo Conselho de M. Enuncia o seu objecto e objectivo de forma cristalina: Articula a acção das autoridades de polícia e demais entidades competentes no âmbito dos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional.

Só é possível articular colocando no posto de comando todas as entidades com legitimidade para ordenar um espaço e dirigir fluxos e entidades. Foi o que se fez.

O MAI não devia assumir uma postura do tipo “Mare nostrum” (este mar é nosso e só nosso), porque essa asserção é aberrante e perigosa nas implicações. Gera a síndrome “DDT” (sim, Dono Disto Tudo) que acirra dificuldades de partilha de responsabilidades e instila “feudalismo marítimo” – uma doença que faz dos fortes fracos e aguça as piores características de qlq instituição (ou mesmo pessoa física) ao confundir “missões” com “identidade”. A GNR não é as missões que faz. Pode ter outras. Pode perder algumas. Pode exercer com parceiros certas delas – sem deixar de ser o que é.

A exposição de motivos explica miudinho os passos dados pelas FA’s e pelo sist de seg interna no sentido da melhoria da qualidade do serviço público prestado. É aquilo mesmo. Escrito a várias mãos em CM – como tinha e terá sempre que ser.”

Pergunta 2:

Como é que o MAI aceita que o CEMA introduza esta entidade sem base legal e que, além disso, viola as fronteiras entre segurança interna e defesa, que o SEAI (José Magalhães) e o MAI (Rui Pereira) conheciam bem e defendiam?

Resposta 2:

Pergunta 3:

Como se explica que o Centro Nacional Coordenador Marítimo, criado pelo DR 86/2007, e que visa a coordenação entre FSS, funcione dentro do comando operacional do ramo militar do mar?

É certo que acabou por ser apenas um fórum, mas a sua natureza determinaria que funcionasse no âmbito do Gabinete Nacional de Segurança ou, a partir de 2008 (oito meses mais tarde), do Secretário-Geral do Sistema de Segurança Interna. Porque não foi lá inserido logo à partida, como era lógico?

Resposta 3:

“Sem um CNCM a sério não haverá nunca uma estrutura nacional de alto nível com poder operacional sério.

É possível encenar um fórum de conversas a partir de qualquer ponto (se é uma tertúlia

poderia ser o Grémio Literário, bem próximo do Carmo). Não assim um comando. Com equipamentos de monitorização juntando info de várias procedências, com sistemas de apoio à decisão, com comunicações multicanal, com segurança máxima, com resiliência sob ataque, etc.

Bati-me para criar um centro assim. A tacanhez e espírito de “rã que quer ser boi” (La Fontaine dixit) degradou a geringonça como agora se diz. Transformou-a num café com um pouco mais que TV e cadeiras. Gastou-se tempo, capital humano (o meu desde logo) usado para jogar ao lixo o output. Com ar de quem trava uma nobre missão, uns cavalheiros que se acham iluminados e sapientes abortaram a coisa antes de ela se fazer à pista (sim metáfora aeronáutica, deliberada). Um café de sueca serviria para fazer o mesmo que passou a fazer-se ali. Com poupança séria e o mesmo resultado.

E agora a pergunta: por que diabo se abortou uma ferramenta incontornável?

Uma amálgama de interesses caiada de branco e com vistas curtas acha que alguém leva a sério a ideia de fazer da GNR o que ela nunca seria. Mais do que “o IV ramo” seria O ramo total – com as valências todas de cada ramo das FA’s mas em mignon, pequenino e pretoriano, com sede num convento infuncional plantado num bairro turístico.

Esta delirante divagação devia ouvir-se com um som de guitarra de Alfama incluindo o barulho de copos e pratos típico das casas de fados. É um subproduto de meninges incultas, que nada estudam há anos sobre o que importa para o futuro da GNR (tem a palavra ciber no meio ou ao lado, mas não é agora hora de fazer mais do que este apontamento). A incultura da casa nesse domínio é grossa, arrogante e sem consciência da gravidade de tanta iliteracia, numa era de expansão do digital.

Indo mais fundo:

Havia e há em Oeiras um equipamento de enorme qualidade e segurança máxima, que é da República una e indivisível. Acordou-se com o almirante Melo Gomes a partilha plena e com parceria honrada desse equipamento com forças do MAI (não esquecer o SEF que tem meios e missões com meios Frontex absolutamente vitais como agora toda a gente pode ver!). Recusei resmungos de alguns barítonos da Guarda que sonhavam (desprezando as dificuldades orçamentais, que nunca relevam para mentes que imaginam o OE como um buffet) ter algures um edifício igual construído de raiz em tempo distante, etc, mas naquilo que chamavam “o lugar certo”.

Ora a destempo não há lugar certo. Eis algo que é suposto estudar-se na escola. Militar que ignore esse saber básico não se qualifica para missão alguma que não seja receber o salário mensal.

Não apenas ignorei essa resmungos e obsessão do “nosso território” (o que aplicado ao mar é caricato), mas a tendência de fazer de rã que quer ser boi.

Os senhoritos em causa em vez de se educarem fizeram birra e desataram a arrastar os pés. Seguiu-se o já descrito. Em vez de CNCM, café mar.

Ganharam nada com a birra.

Mas a GNR veio a ganhar no terreno em que travamos batalha justa.

Meses depois assegurámos que tivessem o mais moderno sistema de vigilância costeira da história portuguesa (articulado com o de Espanha, ainda por cima). Com pleno comando e controlo GNR.

Era nisso que deviam ter-se aplicado e gasto o cabedal energético os senhores birrosos. Felizmente não foi preciso porque havia know how no Terreiro do Paço e o equipamento é digital. Mas não a doutrina e as missões que exigem meninges, estratégia e alguma sagacidade. Deixei-lhes isso porque a tutela não deve substituir-se às forças.

Em vez de pensarem em como usar o SIVIC em proveito de todos, etc em 2008 ainda

duvidavam que viesse a haver SIVIC. Pois houve. Fui ao Carmo formalizar a assinatura da adjudicação (com a SE Ana Paulo Vitorino) antes que sicários dos israelitas sabotassem o contrato com guerrilhas judiciárias cautelares (Outro caso em que tenho grossas coisas a contar).

A conversa “Queremos um edifício sob o comando do SG SSI” é um produto destilado desta atitude “territorialista” e irracional. Ironicamente, os próceres da aberração vestem sempre a farda de Descartes (grande injúria ao mestre) e da defesa do superior interesse da segurança de Portugal, que pela via que preconizam seria chacinada “por falta de meios”. Como se coubesse ao Governo da República cortar verbas nos hospitais para gastar na edificação de monumentos à egolatria institucional desperdiçando meios existentes “porque não são nossos”.

A outra doença infantil da força é a mania de querer mandar nos outros (síndrome de guarda pretoriana que devia velar pela salvação do chefe e logo sobrepor-se a tudo e todos se fosse necessário salvar Salazar).

Hora de responder à pergunta:

P.4: Como é que o MAI aceita que um regulamento que visa a coordenação de FSS seja do MDN?

O Prof. Rui Pereira não sabe como aconteceu e remeteu-me para o então SEAI.”

Resposta 4:

“Não aceita. O regulamento (isto é o ABC) é do Conselho.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de Outubro de 2007. - José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa - Fernando Teixeira dos Santos - João António da Costa Mira Gomes - Rui Carlos Pereira - Alberto Bernardes Costa - Francisco Carlos da Graça Nunes Correia - António José de Castro Guerra - Jaime de Jesus Lopes Silva - Mário Lino Soares Correia - Francisco Ventura Ramos - Maria Isabel da Silva Pires de Lima.

Promulgado em 29 de Novembro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, Aníbal Cavaco Silva.

Referendado em 30 de Novembro de 2007.

O Primeiro-Ministro, José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.

O Conselho aceitou o fruto sério de um longo trabalho. E o PR tb se envolveu, uma vez que a promulgação foi negociada com Belém (sim, isso é constitucional e foi, no caso, óptimo. O PR achou positivo o espírito de cooperação e a partilha de meios. Fez sugestões que foram todas elas acolhidas).

Pergunta 5:

E o que explica a passividade do MAI, quando a GNR desde cedo mostrou o seu desconforto pela violação das fronteiras entre segurança interna e defesa?

Resposta 5:

“Não houve passividade. Houve combate cerrado e firme contra um “desconforto” exibido e o ocultado (mas detectado por monitorização com os meios de informações que a República põe ao dispor dos decisores do Terreiro do Paço)

O desconforto era fruto de uma doutrina errónea, viciada na raiz (a rã armada em boi), hegemónica (a ex-guarda pretoriana a ressurgir como mandona, a destempo, querendo sugar recursos públicos a todo o custo para os usar solitariamente num quadro em que solidão é igual a ineficiência operacional), e imobilista (pensando em engordar quando tinha de aprender a ser leve, digital na formação, nos meios e no pensamento estratégico face ao quadro de ameaças em mutação).

Sou professor de Direito Constitucional e estive como deputado em todas as revisões relevantes da CRP. Ouço com atenção mas sem reverência as dissertações do Carmo sobre violação de fronteiras constitucionais entre segurança e defesa. Julgo que as conheço melhor já que ajudei a fixá-las.

Em suma não há violação alguma. Mas há aquela lista de aleijões posicionais que levam aos gritos de “Violação à vista!”.

Pergunta 6:

Por que aceitou o MAI a LOMAR (DL 233/2009) quando ela incluía normas (artº38º), lá colocadas pelo CEMA, para regular a Autoridade Marítima Nacional e indiretamente a Polícia Marítima?

É certo que os decretos-lei (e os DR e portarias) são elaborados num ministério, mas os demais ministérios são chamados a pronunciar-se, sobretudo se o seu setor está relacionado ou envolvido (e a AMN e a PM estão explicitamente na segurança interna) e os secretários de Estado têm um papel decisivo no seu agendamento para aprovação em Conselho de Ministros.

Resposta 6:

“Aceitou porque aceitava que o Governo não é uma sucursal do MAI.

Sem fazer o ar irritante de “Esta é a batalha final”. Não era, como se viu agora. A vitória surgiu pelas mãos da Ministra do Mar, que nunca lhe doam. Foi em 2015 que se fez o que quis fazer em 2005/2009. Mas fez. Não temos de rasgar o ventre quando não conseguimos logo um objectivo justo.”

Pergunta 7:

Por que razão o PS tolerou e até defendeu a “doutrina da Marinha de duplo uso”, criada pela Marinha?

O conceito aparece referido no preâmbulo da LOMAR (DL 233/2009) e encontra substância nos aspetos acima referidos naqueles dois diplomas (DR 86/2007 e DL 233/2009).

Durante anos a Marinha defendeu no seu discurso informal e formal uma doutrina que violava as fronteiras constitucionais e legais entre segurança interna e defesa (demonstro-o em pormenor no meu livro) e sucessivos Governos toleraram isso desde 1982.

O CEMA que promoveu esta doutrina a partir de 2006 foi reconduzido em finais de 2008 e é hoje um apoiante declarado de António Costa.

Resposta 7:

“A opinião é livre. O livro nada demonstra a não ser a sua opinião. Nem é o Corão nem tem argumentos sólidos. É filho daquele código genético que descrevi. Sem terapia daria um bebé ZIKA.

É inútil (e um pouco pomposo demais mesmo para a aldeia portuguesa) usar a sua discutível tese para dividir o mundo em crentes e hereges e colocar o dr António Costa, eu e muitos outros no lado das forças malignas.

A sua tese, trocada por miúdos operacionais, equivaleria a querer fazer guerra na Europa do sec XXI com os conceitos e meios da guerra colonial.

O uso duplo triplo quaduplo é tão necessário como aprender línguas, sair do quartel do pensamento e viajar pelo mundo globalizado e digital.

A doutrina moderna não passa pelo culto do galo de Barcelos, na sua versão Galo do Carmo. O prestígio da GNR existe (com todo o mérito) não por isso, mas apesar disso. E graças às tutelas que não se perturbaram com os desconfortos. Foi aí que eu senti o peso bom da lei militar: estás desconfortado, mas cumpre a missão.”

Pergunta 8:

Por que razão o PS não aceitou sequer discutir o Projecto de Resolução 29/VII (9-Out-96) do PSD que visava a integração da PM na GNR?

É sabido que a Marinha estava contra (em geral, os burocratas públicos querem aumentar a sua “quinta” e opõem-se a reduzi-la), pelo que havia coincidência de posições entre o PS e a Marinha; será que o PS apenas concordava com a Marinha ou foi dominado pela Marinha? E porquê?

Resposta 8:

“Não fomos dominados por ninguém, precisamente ao invés. A fugaz proposta era filha de um lobby de vistas curtas, o tal que tem como símbolo o Galo do Carmo.

O mesmo que nos convenceu (AC/ZM) em 2005 que deveríamos extinguir a Guarda Florestal por integração na GNR. Integrar, alimentar a grande G.

Grosso erro. A Guarda faz hoje um péssimo trabalho de guarda de madeiras. Os tipos que distinguem um carvalho de uma sequoia foram para casa ou passaram a fazer de criados dos “filhos da Casa”. Os que há sabem pouco de botânicas e gostam disso (SABEMOS TuDO De Glocks).

A Guarda não acolhe o diferente: cilindra o diferente. Isso não seria dramático se não estivéssemos em processos de metamorfose. A diversidade é boa, a coordenação resolve. O mundo é assim:

<https://www.publico.pt/sociedade/noticia/policia-maritima-salva-22-criancas-num-bote-prestes-a-afundar-1721192>

Esta é a era do Poseidon Rapid Intervention (Qual destas palavras é que o sr. aluno percebe? Nenhuma. Recicle-se. O que exige modéstia, abaixo a atitude EU SEI TUDO).

O facto de o PSD estar em deriva política na altura referida e ter aceite comprar a tese do Galo, não vale nada. Como se vê, estão caladinhos e fazem bem. Foram Governo e nicles. Porquê? Porque a tese é perigosa e se a levassem à prática teria resultados danosos.

A GNR precisa do contrario de engordar. Precisa de recursos humanos (sim, tb mais mulheres!) com meninges educadas (com skills digitais) em corpos Danone, tendo o CR7 como modelo (falo totalmente a sério) e o 007 como inspiração (na parte do desenrasca e do uso ágil de meios).

PS: As míseras guerras territoriais de senhoritos com vontade de papar estruturas são impotentes (geram uma grande carga frustracional como diria a minha amiga Assunção Esteves). Mas têm um custo elevado numa área de que não se fala porque não se vê: a má agenda expulsa a boa agenda. Discute-se missanga (COISA fácil, conversa de café mesmo com divisas de academia) mas omite-se o difícil: adquirir cultura e meios para agir dentro e fora de Portugal (sim, EuROGENDFOR, de que se fala pouquinho, por que razão será?!)”

Pergunta 9:

Por que razão o PS no Governo não retirou a PM do MDN? Ou por que razão o PS mantém a Autoridade Marítima no MDN?

Criada a PM como FSS em 1995, e tendo o Governo e vários deputados reconhecido que a PM era uma FSS (logo, que devia ter fronteiras claras com os ramos militares), como se explica a demora em concretizar a separação formal entre a PM e a Marinha, que só ocorreu em 2002 com a criação da Autoridade Marítima Nacional?... e ainda assim com numerosas falhas, como é o caso das inerências de funções entre comandos policiais e militares, e a discriminação nos comandos só para os oficiais da classe de Marinha (artº18º do DL 44/2002), nem sequer os mais habilitados para o efeito, como explico no meu livro.

Nada impede a Marinha de apoiar a PM e a DGAM (ou a GNR) estando estas fora do MDN, tal como a Marinha apoia a PJ, a ASAE ou a inspeção das pescas (nacional e europeia) – e apoia a Guardia Civil no âmbito do Frontex. A Marinha diz que se a PM e a DGAM saem do

MDN que se está a criar outra marinha – e os órgãos de soberania aceitam estes vetos e estas posições passivamente? E os partidos não tomam posição?

Resposta 9:

“Quem pensa na box velha nunca vê solução que não seja integrar, comer, absorver (mesmo que não teria dentes para mastigar ou que comeria destruindo as subteis diferenças que fazem toda a diferença). É o estéril Reino do OU –OU (ou ele ou eu, ou eles ou nós, que acaba por redundar num “ou os bons ou os maus”. Pode contar-se muita história triste a partir deste ângulo (bem livro para educar putos “O Portugal dos OU-OU’s”).

A resposta certa ao problema está na lei orgânica do Governo em funções:

“art 28º/ 14 - Compete à Ministra do Mar, conjuntamente com o Ministro da Defesa Nacional, no âmbito das respetivas competências, definir as orientações estratégicas para a Autoridade Marítima Nacional e coordenar a execução dos poderes de autoridade marítima nos espaços de jurisdição e no quadro de atribuições do Sistema da Autoridade Marítima.

Esta é a via do E-E (ligar, juntar, todos diferentes todos iguais, a salvar gente no Mediterrâneo que é para o que a República paga aos seus servidores).”

Pergunta 10:

Por que razão a AMN nunca teve orçamento próprio como previa o DL 44/2002?

A Marinha impediu-o desde 2002. Como pode a Marinha vetar a lei e os órgãos de soberania?

Resposta 10:

“é uma questão de literacia financeira. Ler, em suma. Não debitar de alto sobre o que se ignora por completo. Há regras da UE. Há regras da contabilidade pública. Estou sem tempo para esse ABC. Chatíssimo, mas necessário.”

Pergunta 11:

Por que razão o PS no Governo não criou a lei orgânica da PM (lei) e a lei orgânica da DGAM (DR)? Estão em falta desde a criação da AMN em 2002.

Resposta 11: “idem.”

Pergunta 12:

Augusto Santos Silva disse em 23-Jul-2014 no parlamento que não percebia a razão de se manterem as fronteiras constitucionais entre segurança interna e defesa. Esta posição é significativa, ou até maioritária, no PS? Ele foi MDN; se depois de dois anos no cargo tem esta dúvida, ela tem uma leitura política e afeta o PS.

Resposta 12:

“Sim. Ele estudou, discutiu estratégia, andou pela triste Europa da EU e extra-EU. Não é um herege.

É o tipo que apoia Galileu. Os queimadores de Giordano Bruno sofrem em vê-lo no MNE. Pois habituem-se. O mundo que amam (o tal em que se diz que o Sol anda à volta da Terra, com ar solene, em grossas páginas de alfarrábio) está a sumir a olhos vistos. Os seus adoradores são reliquias. Qd arrogantes podem zikar e devem ser tratados com firmeza, mas sem fogueiras!”

Pergunta 13:

Como se explica que o PS tenha incluído as matérias relativas à Autoridade Marítima no seu programa de Governo de 1995 na componente militar da defesa nacional?

Em 1999 já não o fez.

Resposta 13:

“Pois. E se se atentar no programa em execução percebe-se tudo, Querendo. Não querendo, o mundo é terrível.”

Resposta 14:

Posso citar as suas respostas?

Resposta 14:

“Ó se pode. Não sei se o fará, mas pode. Até agradeço. Só não digo que me dá prazer porque prefiro debates sobre temas de futuro e não sobre cristalizações que fixam o pensamento num mundo extinto, qd precisamos de boas meninges para decifrar os sinais do futuro.

Bom trabalho.”

C.3.5 Manuel Carlos Freire, jornalista, Diário de Notícias

Todas as respostas foram enviadas por email em 07-Jun-2018.

“[...] pode citar-me sem problemas.”

Pergunta 1:

como explica o silêncio dos media em relação à política pública de Autoridade Marítima?

Resposta 1:

“O desconhecimento e, numa fase posterior, uma ou várias razões em simultâneo:
- pouco conhecimento e interesse mediático em geral por questões da Defesa (exceto situações polémicas e imediatamente visíveis como protestos e acidentes);
- dependência das fontes oficiais da Marinha e o garantir a manutenção desse acesso;
- eventual sucesso da ação da Marinha em apresentar as notícias do DN como sendo uma campanha pessoal;
- dificuldade (cultural?) em aceitar que um ramo das Forças Armadas pudesse deliberadamente agir à luz dos seus entendimentos próprios e não da Constituição e da lei;
- falta de fontes para contrapor à versão oficial da Marinha;
- pressões decorrentes de escrever sobre o tema.”

Pergunta 2:

o que levou o DN a dar espaço às notícias e aos artigos de opinião sobre a Autoridade Marítima, que foram muito além da cobertura dos demais media, e muito além da mera notícia de acidentes?

Resposta 2:

“A devida fundamentação feita sobre os casos merecedores de notícia e a sensibilidade das direções para os assuntos da Defesa.”

Pergunta 3:

parece que a Armada chegou a pagar a jornalistas para fazerem notícias favoráveis à Armada. Há provas disso? Se sim, onde? Se não, mas é verdade, como posso usar na minha tese o que ocorreu?

Resposta 3:

“Desconheço. Ouvi rumores sobre isso nos anos 1990, mas como já me garantiram (tem meses) que houve quem dissesse que fui pago para escrever certas coisas....”

C.3.6 Serafim Lobato, jornalista reformado

Todas as respostas foram enviadas por email em 06-Mai-2018.

“Não vejo qualquer impedimento na citação, excluindo o nome do jornalista e dos antigos porta-vozes da Armada.”

Pergunta 1:

como explica o silêncio dos media em relação à política pública de Autoridade Marítima?

Resposta 1:

“Não lhe posso dar uma resposta sobre o facto de os OCS darem pouco relevo às FA’s.

Quando eu exerci cargos de direcção na Lusa, procurei «abrir» espaço, colocando um jornalista com essa especialidade. Nesse caso, foi o ---. E fi-lo, por duas razões, esteve cerca de --- anos na FA, como ----, e porque tinha «apetite» para a função.

Significa isto que, normalmente, nas redacções não havia, da parte de quem dirigia, uma preocupação de seguir o dia a dia das FA’s. Era assunto menor. Mas também o +secretismo+ das cúpulas militares não ajudava. Tentei, até pelo conhecimento que tive entre os quadros militares, em particular, na Armada, espicaçá-los para criarem uma ligação mais aberta com jornalistas experimentados. Ainda fomentei, reuniões. A Marinha foi o primeiro ramo, que lançou a figura do +porta-voz+ e penso que razoável com os primeiros, ---. Com quem privei mais, até porque os conhecia.

O Mda Defesa deveria fazer uns cursos de formação acelerada com jornalistas seleccionados, mas sem facciosismos. Nem com exclusividade de ramos.”

Pergunta 2:

o que levou o DN a dar espaço às notícias e aos artigos de opinião sobre a Autoridade Marítima, que foram muito além da cobertura dos demais media, e muito além da mera notícia de acidentes?

Resposta 2:

“Sobre a Autoridade Marítima, não tenho uma ideia muito assente. Sou apologista da formação de um Exército, (FA’S) único na UE e como tal se deveria enquadrar as forças paramilitares e policiais nesse mesmo caminho. Nesse sentido, era premente, até pelas condições actuais das fronteiras, instituir uma Guarda Costeira europeia.

A separação MARINHA/Autoridade Marítima está na Constituição. É certo. Mas como fazer a aplicação prática? Confesso que não tenho uma concepção elaborada.”

C.3.7 Diogo Freitas do Amaral, Professor Catedrático de Direito Público,

MDN de 1981-1983

Pergunta 1: Tendo os militares em 1974 todo o poder, por que razão abdicaram de parte dele com a cisão dos ministérios militares?

Resposta 1 (22-Mar-2018):

“A posse do poder total pelos militares vitoriosos num golpe de Estado é por vezes um objetivo pré-definido (Portugal de 1926 a 1933; Espanha de Franco e, em geral, América Latina no séc. XX: Brasil, Argentina, Chile, etc.). De outras vezes, porém, a Revolução não tem esse cariz: nos países comunistas, quem toma o Poder é o Partido Comunista, e tudo lhe fica subordinado (o Governo, o Estado, as Forças Armadas, as empresas nacionalizadas, etc.); nos países fascistas, por inspiração comunista, quem toma o Poder e o exerce sem partilha é o

Partido Fascista (Itália) ou Nazi (Alemanha). Tanto no primeiro caso como no segundo, as Forças Armadas têm grande peso dentro do Partido (por ex., na China atual, um dos órgãos superiores do partido é a “Comissão Militar”, aliás presidida pelo S.G. do partido). Mas quem manda, quem tem a última palavra, é o “Secretariado” e, dentro dele, o ditador – em regra, um civil.

Num terceiro grupo de casos, as revoluções são mistas, ou seja, político-militares. Há, em regra, um PR militar (Carmona), mas o chefe do governo é um civil (Salazar, a partir de 1932). A razão disto só pode ser uma: os civis não sabem tomar o Poder pela força, e os militares não sabem governar. Mas, neste grupo, há pelo menos duas modalidades possíveis:

- a) A mais tradicional – e que ocorreu em Portugal, de 1932 em diante – consiste em misturar os ministérios militares no elenco governativo: Ministério da Guerra (depois, Exército) e da Marinha, Secretaria de Estado da Aeronáutica, e mais tarde Ministério da Defesa Nacional. Todos os titulares destes departamentos costumam ser militares, mas estes são dirigidos pelo chefe do Governo, em regra civil. Pode haver um Conselho Superior de Defesa Nacional, mas a sua presidência efetiva cabe ao chefe do Governo. Assim, há apenas um governo;
- b) Mais rara é a solução portuguesa, de 1974-82, que julgo ter sido inspirada no modelo da Argélia (não pude confirmar): sob a chefia efetiva do P.R., há dois governos. Um é o “governo militar” (PR, CR, CEM’s), que só responde politicamente perante o PR e o CR; o outro é o “governo civil” (PM, Ministros, Secretários de Estado), que é responsável perante o PR e a AR (se o esquema geral for democrático ou pré-democrático).

Quais as verdadeiras razões da opção, no Portugal de 1974, pelo modelo b), dualista? De um lado, os militares não queriam ficar sujeitos aos políticos civis, que consideravam responsáveis pelas derrotas da Índia e de África; de outro lado, sendo os militares do MFA combatentes do mato, sabiam faltar-lhes conhecimentos e experiência para assumirem a liderança da governação civil (finanças, economia, justiça, saúde, etc.). Aliás, vivendo a Europa, desde 1945, em democracia pluralista, os militares mais informados (à cabeça, Melo Antunes) sabiam que o novo regime português nunca seria internacionalmente reconhecido se não tivesse um Governo responsável perante o Parlamento, e se tanto aquele como este não fossem formados na base do pluralismo partidário.

É muito interessante notar aqui (creio eu) que as posições definidas antes de 25-4-74, a respeito da repartição do Poder pelos diferentes “atores políticos”, iam todas no mesmo sentido:

- 1) Em 1965, no “Rumo à Vitória”, Álvaro Cunhal, distanciando-se de Lenine, preconizava a aliança “Povo-MFA” (entenda-se “PCP-MFA”), porque achava que um sem o outro não teriam a força política e social necessária. E advogava, para os Governos Provisórios, a grande coligação “PCP + PS + democratas convictos (PPD) + monárquicos antifascistas (PPM)”;
- 2) O PS e o PPD, por serem democráticos e da Europa ocidental, pró-CEE e pró-NATO, exigiam o pluralismo partidário, eleições livres, governos formados com base nos resultados eleitorais e politicamente responsáveis perante um Parlamento pluri-partidário. Não se opunham porém, a que, durante um “período de transição” relativamente curto (1976-82), as Forças Armadas dependessem apenas do PR; o CR só foi aceite muito a custo e em troca da promessa pública de eleições livres em 1975 e 1976;
- 3) Os militares queriam para si todo o poder militar, mas preferiam que o poder civil fosse entregue aos partidos. Estes, contudo, tinham de ser “progressistas e socializantes” (1º

Pacto MFA-Partidos); e as leis e decretos que fizessem deveriam ficar sujeitos à fiscalização da sua constitucionalidade pelo próprio CR (!) – que, após renhida luta com o PS, o PPD e o CDS, entretanto criado (19-7-74), foi obrigado a delegar essa função numa “Comissão Constitucional”, composta por 6 juristas e presidida por um conselheiro da Revolução (Melo Antunes).

Quer dizer, e numa palavra: sem os militares não teria havido um golpe de Estado vitorioso; sem os civis, de diferentes partidos, não haveria competência técnica para governar o País, nem reconhecimento internacional.

A aliança “militares-civis partidários” durou de Abril de 1974 a Novembro de 1982: oito anos e meio! E era para o MFA tão importante que a queriam tornar definitiva, o que só foi possível impedir, em 1982, pela aliança “PS+ PSD + CDS + grupo dos Nove” (com a Igreja e a CAP): ver o vol. II das minhas Memórias Políticas.”

Pergunta 2:

Por que razão os Códigos Administrativos não abrangeram o mar, deixando a organização administrativa neste âmbito para os Regulamentos Gerais das Capitánias? Haveria falta de força do poder político face às Forças Armadas?

Resposta 2 (Email de 12-Nov-2018):

“1) Não conheço nenhuma legislação administrativa europeia que integre as capitánias, e outros eventuais órgãos marítimos, nos diplomas relativos à administração pública geral;

2) As próprias Constituições só falam da chamada “divisão comum do território”: dantes províncias (ou distritos), concelhos e freguesias; agora, regiões (no papel), municípios e freguesias. A principal razão deve ser esta: a espinha dorsal da divisão administrativa é uma, e tem carácter político (descentralização); as outras divisões do território são múltiplas, não coincidentes geograficamente entre si, e têm carácter técnico. Assim, por ex.:

- . regiões militares
- . regiões-plano
- . direcções distritais e municipais de finanças
- . direcções distritais e municipais da fazenda pública
- . bacias hidrográficas
- . circunscrições florestais
- . etc., etc.;

3) A divisão do território em capitánias dos portos parece-me obedecer a um critério marítimo-fluvial, logo não pertencem à divisão comum e não constam da Constituição, nem dos códigos administrativos (locais), quando existam, ou das leis das autarquias locais;

4) Não há – e não haverá provavelmente nunca – uma lei ou decreto-lei com todas as divisões especiais do território (são muitas dezenas, às vezes mais do que uma em cada ministério);

5) Não creio que o Prof. Marcello Caetano alguma vez tenha querido, ou sequer tentado, unificar o Código Administrativo com os Regulamentos Gerais das Capitánias: o que ele queria (e disse-o em várias edições do “Manual de D.A.”) era fazer um “Código Administrativo geral”, que tratasse em conjunto a “organização administrativa”, as “formas jurídicas da atividade administrativa”; e o “contencioso administrativo”. (Também aqui não caberiam, julgo, as matérias de “D.A. especial”: era só a sua parte geral);

6) Quanto ao Ministério da Defesa Nacional, como hoje o temos (graças a mim, 1982) Marcello Caetano queria, mas não sei se se esforçou muito. Porquê? De um lado, porque o PR, almirante, era contra e nunca assinaria tal decreto; e de outro, porque o Ministro da Marinha (...Crespo) também era contra, e a este o chefe do Governo não queria perdê-lo porque, segundo constava, era da Maçonaria, e fazia a ligação do Regime com ela, tal como Carmona fizera, brilhantemente, durante os primeiros 25 anos!

Se Marcello Caetano tinha muita ou pouca autoridade perante as Forças Armadas, é uma questão complexa: a meu ver, teve muita de 1968 a 1972-73; no seu último ano foi-a perdendo, como se viu com a “brigada do reumático”, por um lado, e com o CEMGFA, o Vice-CEMGFA e o MFA, por outro. É claro que, se ele tivesse querido resistir ao golpe, de que estava bem informado, creio que teria ganho. Vencia à 1ª, à 2ª, talvez à 3ª ... e depois perdia ou era deposto. Portanto, acho que fez bem em não resistir. Mas fez mal (e eu disse-lho) em não se demitir, deixando a batata quente ao PR. Mas ele respondeu-me que essa seria uma atitude imoral: “isso não se faz!” E deu razão a Lenine, que tinha escrito: “os Ocidentais serão vencidos, se tiverem escrúpulos”.”

C.3.8 Her Majesty’s Government-Marine Management Organisation

“Thank you for your request for information, which we received on 23 September 2018. We are dealing with your request under the Freedom of Information Act 2000 (FOIA).

I would like to begin by offering my sincere apologies for the delay in responding to your request, which is outside of our usual standards.

Having reviewed your request in detail, I can confirm that there is a [Memorandum of Undertanding](#) signed in 2012 which outlines the high level agreement between the Ministry of Defence and MMO and covers details of a coordinated approach to sustainable development and sustainable heritage within UK Controlled Waters that are the responsibility of the MMO, based on active engagement, cooperation and effective marine planning and management by the MMO and the MOD.

In addition, [Section 235 onwards of the Marine and Coastal Act 2009](#) provide the legal basis for Royal Navy to act as Marine Enforcement Officers.

If you require any further advice or assistance, please contact me in the first instance. Additionally, if you are unhappy with the way the MMO has handled your request for information, you can request an internal review by writing to Internal Reviews, Access to Information, at the MMO, Lancaster House, Hampshire Court, Newcastle Business Park, Newcastle upon Tyne, NE4 7YH or e-mail internalreview@marinemanagement.org.uk.

If you remain dissatisfied with the handling of your request you have a right to appeal to the ICO. The ICO can be contacted at: Wycliffe House, Water Lane, Wilmslow, SK9 5AF. Tel 0303 123 1113 or <http://www.ico.org.uk/complaints>. There is no charge for the internal review or making an appeal to the ICO.”

C.3.9 Joaquim Vieira, jornalista-Observatório de Imprensa

Pergunta 1:

Como explica o silêncio dos media em relação à política pública de Autoridade Marítima?

Resposta 1 (Email de 10-Jun-2019):

“Acho que o silêncio ou as omissões dos media sobre este tema não correspondem a uma atitude deliberada mas sim a uma falta de sensibilização para ele que têm a generalidade dos jornalistas portugueses. Tal atitude só mudaria se houvesse uma ocorrência grave, de grande impacto público, que pusesse essa política à prova, em risco ou em causa. Não a havendo, creio que a posição dos media não mudará. O que no fundo também é um bom sinal, porque quer dizer que o país não tem tido graves perturbações nesta área. É claro que se houvesse investigação jornalística sobre o assunto talvez se descobrissem problemas que valeria a pena reportar por serem de interesse público, e que agora não são do conhecimento dos cidadãos. Mas, com a atual crise económica dos meios de informação, duvido de que no futuro haja a possibilidade de a atitude dos media se alterar a este respeito.

Pergunta 2:

A CRP estabelece que a Armada não pode exercer a Autoridade Marítima. Concorda? Se não concorda, acha que se deve rever a CRP neste âmbito?

Resposta 2 (Email de 10-Jun-2019):

“Penso que essa disposição constitucional decorre do ponto de vista de que as Forças Armadas só devem atuar face a ameaças externas. Julgo, porém, que se trata de um preciosismo, o qual poderia perfeitamente ser removido em futura revisão constitucional, porque, salvo opinião mais bem fundamentada, não vejo nenhum problema em que a Armada possa exercer funções de autoridade marítima. Tanto mais que vivemos num período histórico de ameaças externas bem remotas, e convém atribuir às nossas Forças Armadas missões que justifiquem o orçamento que todos os contribuintes suportam.”

C.3.10 João Freire, Professor Catedrático de Sociologia

Pergunta 1:

Como se explica que os militares que detinham o poder quase absoluto em 25-Abr-1974 abdicuem em favor de civis de uma parte de um setor que dominaram durante 150 anos ou mais? E os mesmos militares depois se agarrem ao que restou?

Resposta 1 (Email de 07-Fev-2017):

“Com efeito, foi um mistério que procurei desvendar, interrogando directamente os principais do MFA da Armada. Só me revelaram que o assunto não os interessou minimamente na altura ou que era esse (com um só MDN) o modelo que existia nas democracias ocidentais, o que era um facto.

Para mim, admito que o MFA da Marinha, maioritariamente, não sentisse particular simpatia pela DGM e as capitánias, mais os emolumentos que esses percebiam. Note-se que o MFA foi sobretudo animado pelos "tenentes combatentes" (com excepções de alguns heróis fuzileiros), isto é, por marinheiros militares. E, pelo que me apercebi, os capitães de Abril do Exército também alinharam sem discussão no desaparecimento dos ministérios militares. O facto dos CEM's terem então ficado com quase todos os poderes ministeriais terá amenizado a "sensação de perda".

Além disso, os oficiais que haviam ocupado cargos nas Direcções da Pescarias, MM ou Faróis eram muitas vezes conhecidos por amigos do regime ou do Tenreiro. Destas missões, só talvez a hidrografia escapasse, a despeito das particulares condições do seu trabalho e remuneração no ultramar: talvez a "aventura marinheira" pesasse nessa benevolência. Mas isto são eventuais explicações psicológicas.”

Pergunta 2:

Porque foi Henrique Tenreiro tão rejeitado pelos oficiais?

Resposta 2 (Email de 07-Set-2017):

“O Tenreiro terá tido a sua carreira marcada pela participação no gabinete ministerial que, no Verão de 36, enfrentou a revolta do navios e pelo papel que teve então, apenas jovem tenente, na sua contenção: Ortins como ministro, Tomaz como chefe de gabinete e Tenreiro como ajudante de campo - este trio terá deixado rasto na memória de muitos, sobretudo em espíritos mais liberais-independentes, republicanos e revirialhistas. A sua ligação à BN-LP completou a sua "traição" à marinha. Lembro-me dos comentários que se faziam quando ele se fardava de "camisa azul", amesquinhando o botão de âncora.

Depois, como é que um tão irrequieto jovem oficial se lança na aventura corporativista no sector pesqueiro, decerto ultrapassando muitos mais graduados e com mais conhecimentos no campo? Isto, terá criado invejas desde muito cedo. Ao mesmo tempo que desmoralizou o prestígio dos que lhe iam "pedir trabalho" no sector (incluindo alguns de esquerda). Perante o poder informal de HT, a oficialidade ter-se-á dividido em 3 clubes: pró, contra e resignados não havendo lugar para não-opções.

Finalmente, já com poder efectivo no ministério, há o seu "apadrinhamento" da força de submarinistas, que também eram vistos pelos restantes com um misto de admiração e inveja pelas benesses de que usufruíam... graças a HT!”

Pergunta 3:

"Corporativismo" designa realidades diferentes: a prioridade do espírito de corpo sobre os fins de uma organização; e um sistema político assente nas corporações. Eu tenho de considerar estas duas vertentes na minha investigação, mas gostava de as diferenciar nas designações. Pensei em "corporativismo micro" e "corporativismo macro"; ou "corporativismo sociológico" e "corporativismo político"; ou até "corporativismo de associação" e "corporativismo de Estado". Não gosto realmente de nenhum destes pares. Que me diz?

Resposta 3 (Email de 04-Nov-2017):

“Eu reservaria a expressão "corporativismo de Estado" para as doutrinas políticas que o defendem como regime e o aplicaram (Mussolini, Salazar-Caetano, etc.); e simplesmente "corporativismo" para o fenómeno sociológico que refere. Podemos encontrá-lo nos agremialismo económico e social, nos corpos militares, na Igreja, etc.”

C.3.11 José Silva Carreira, Vice-almirante, DGAM e CG-PM de 2008 a 2011

Pergunta 1:

“Estando a DGAM e a PM fora das FA, mas sem haver regime disciplinar próprio para os militares que nelas prestam serviço em comissões temporárias, qual era o regime disciplinar que se aplicava a estes militares?”

Resposta 1 por email (24-Jun-2019):

“Relativamente às suas questões sobre os regimes disciplinares importa ter presente que os regimes disciplinares dos funcionários públicos (civis, militares ou militarizados), independentemente da sua designação (Estatuto Disciplinar, Regulamento de Disciplina Militar, etc.) integram os respectivos estatutos entendidos em sentido amplo, portanto não mudam com as alterações dos departamentos do Estado onde os funcionários prestam serviço. O que varia em cada caso/cargo é o superior hierárquico que vai exercer a competência disciplinar sobre o funcionário em causa, competência essa que é deferida nos termos das regras de competência estabelecidas no respectivo estatuto disciplinar (v.g. RDM). Temos exemplos de militares na DGAM, PM que estão fora da estrutura militar, como estão os adidos militares e outros funcionários militares nas embaixadas, que estão apresentados no

MNE e na dependência hierárquica dos respectivos embaixadores. Em cada caso tem que se verificar no RDM quem tem competência para exercer a acção disciplinar e para aplicar a sanção disciplinar que vier ao caso. A PM também tem o seu estatuto disciplinar próprio, que só se aplica aos polícias do quadro da PM. Aqui a especificidade é que o topo da hierarquia disciplinar é o MDN e não a AMN. Assim, das decisões disciplinares do Cte Geral da PM só há recurso hierárquico para ao MDN, que também tem competência disciplinar própria e o exclusivo da competência para as penas expulsivas. A AMN não competência disciplinar relativamente aos elementos do quadro da PM. É uma forma de assegurar a independência dos polícias (segurança interna) relativamente à AMN que, por inerência, é um chefe militar.

Começando agora pelo fim da segunda questão, os ilícitos disciplinares são, em todas as circunstâncias e só, os que são previstos e punidos pelos respectivos estatutos disciplinares; como em todo o direito sancionatório vigora o princípio da tipicidade (não há pena sem lei/ nulla poena sine lege scripta...), embora os tipos disciplinares sejam mais abertos que os penais, e vivem da analogia (também em oposição ao direito penal), especialmente o RDM.”

Pergunta 2:

Alguma vez teve de exercer competências disciplinares sobre militares em serviço na DGAM e na PM?

Resposta 2 por email (24-Jun-2019):

“Durante o exercício das minhas funções como DGAM/CGPM não tenho ideia de ter dado qualquer castigo disciplinar a militares, na PM foram dadas sanções disciplinares, que já não me recordo com excepção de um que a acção disciplinar também passou por mim e acabou com uma pena expulsiva dada pelo MDN, creio que já depois do meu mandato.”

C.3.12 Janus Pape, Skibsinspektor, Danish Maritime Authority

Pergunta 1:

SAR: I understand it is under the MoD, but its site is not too informative. Is there a coast guard, even if only for SAR? Is Denmark against a coast guard as such?

Resposta 1 por email (16-Set-2019):

“SAR is coordinated from the MAS (Maritime Assistance Center) which is under the Danish Navy -

<https://www2.forsvaret.dk/omos/organisation/operationsstaben/operationscenter/Maritime-Assistance-Service/Pages/default.aspx>

In Denmark we do not have a coastguard as such, but surveillance is done by the Navy and its vessels.”

Pergunta 2:

Is there a maritime police? Who does law enforcement at sea?

Resposta 2 por email (16-Set-2019):

“The Police is doing the law enforcement at sea. We do not have a maritime police, the enforcement is done in cooperatioin between the police and the Navy.”

Pergunta 3:

Is there a special force for fishing control at sea, or is the same force that does general law enforcement at sea?

Resposta 3 por email (16-Set-2019):

“Fishing control is controlled by The Danish Fishery Agency who you can find and contact on below link: <https://fiskeristyrelsen.dk/english/>”

Pergunta 4:

Who directs and who executes marine pollution responde at sea?

Resposta 4 por email (16-Set-2019):

“Marine pollution responds and coordination is beeing done by the MAS and the Navy.”

Pergunta 5:

I read somewhere that it was under consideration contracting out of ships and equipment for marine pollution response. Given up or under way?

Resposta 5 por email (16-Set-2019):

“We have special ships for marine pollution responses. Any new contracts or ships beeing purchased is not under our resort. The Danish Enviromental Protection Agency is administrating the Marine environment act i Denmark, and the ships are used are their ships and the navys.”

Pergunta 6:

Who is the hydrographic authority of Denmark? I suppose it also produces charts.

Resposta 6 por email (16-Set-2019):

“The Hydrographic Authority in Denmark is the Danish Geodata Agency, who can be found on <https://eng.gst.dk/>”

C.3.13 António Gonçalves Covita, Contra-almirante, Diretor Financeiro da DGAM de 2005 a 2009

Pergunta 1:

Quais são as grandes fontes ou receitas do ODCCR?

Resposta 1 por email (20-Jun-2019):

“As fontes: o quadro anexo "20081110_Controlo Orçamental", embora sendo do distante ano de 2008, penso que dará resposta à tua pergunta. Ao que julgo saber a distribuição não tem tido evolução significativa desde então. Há mais fontes, nomeadamente as taxas de farolagem (Decreto-Lei n.o 12/97, de 16 de Janeiro) e as do ISN (Decreto-Lei n.º 349/85, alterado). Antes de 2002: Não havia? Deveria haver uma vez que o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais (Decreto-Lei n.o 200/98, de 10 de Julho – Revogado pelo Decreto-Lei n.o 273/2000, de 9 de Novembro). No entanto a Portaria n.o 385/2002, de 11 de Abril que aprovou o REGULAMENTO DAS TAXAS E EMOLUMENTOS DEVIDOS PELOS SERVIÇOS PRESTADOS PELOS ÓRGÃOS E SERVIÇOS DA AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL NOS PORTOS NACIONAIS (revogada pela Portaria n.o 210/2007, de 23 de Fevereiro - revogada pela Portaria n.º 506/2018, 2 de outubro), apenas refere aquele último DL. Poderá ter persistido um vazio. Mas se o Estado cobrava por certo haveria lei de suporte.”

Pergunta 2:

Como se distribui o ODCCR?

Pergunta 3:

Quais os valores (na ordem do €m) que estão em causa no ODCCR, no investimento e nas compensações atribuídas ao pessoal?

Respostas 2 e 3 por email (20-Jun-2019):

“A. Despesa anos de 2005, 2006, 2007 e 2008 (valor anual médio aproximado):

a. **Despesa total executada** (inclui emolumentos) por conta da fonte de financiamento DCCR 12.9 milhões euros;

b. **Com emolumentos** 5.6 milhões euros

B. Anos de 2016 e 2017 (apenas as receitas cobradas pelas Capitánias)

Mapa de Origem e aplicação de Fundos (2017) -GERCAP

Receita:	Montante	Despesa:	Montante	(%)	
	12 465 417,55 €	Emolumentos	6 708 074,74 €	53,81%	57,75%
		DFI	4 907 342,81 €	39,37%	42,25%
		Estado	850 000,00 €	6,82%	
TOTAL	12 465 417,55 €	TOTAL	12 465 417,55 €	100,00%	

Mapa de Origem e aplicação de Fundos (2016) -GERCAP

Receita:	Montante	Despesa:	Montante	(%)	
	12275232,23	Emolumentos	6 426 162,84 €	52,35%	56,17%
		DFI	5 014 069,39 €	40,85%	43,83%
		Estado	835 000,00 €	6,80%	
				100,00%	
TOTAL	12 275 232,23 €	TOTAL	12 275 232,23 €		

A distribuição está prevista no RESAMP, actualmente a Portaria n.º 506/2018, 2 de outubro.”

Pergunta 4:

Eram divulgados em relatórios ou nos anuários os montantes a que me referi antes? Porquê? Podes disponibilizá-los?

Resposta 4 por email (20-Jun-2019):

“Nos relatórios de que só encontro o de 2006, mas que te dará, assim espero, uma ideia. Não tenho presente qual era a divulgação dada ao relatório. Quanto ao anuário estatístico da Marinha, lembro-me que tínhamos um representante na respectiva comissão, mas não sei qual a informação nem o detalhe que era dado.”

ANEXO D. TAREFAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA

O quadro abaixo resume as funções e tarefas de Autoridade Marítima; constitui uma revisão do quadro em Paulo (2018e: 377).

FUNÇÃO	TAREFA	NATUREZA
segurança interna	vigilância da navegação (mar e portos)	ordem e segurança públicas-prevenção
	controlo da navegação (mar e portos)	ordem e segurança públicas
	obtenção e distribuição de informações	ordem e segurança públicas-prevenção
	controlo físico das fronteiras marítimas e fluviais	ordem e segurança públicas
	combate a migrações clandestinas	ordem e segurança públicas
	prevenção e combate ao crime	ordem e segurança públicas
	preservação e proteção dos recursos naturais/meio marinho	proteção ambiental
	combate à poluição do e no mar	proteção humana e proteção ambiental
	preservação e proteção do património cultural subaquático	ordem pública, proteção de bens do domínio público
	afundamento de navios	proteção humana, proteção ambiental
	ajudas marítimas à navegação (assinalamento marítimo, avisos à navegação e aos navegantes, etc.)	ordem e segurança públicas
	fiscalização das pescas marítimas	ordem pública, proteção ambiental
	fiscalização das concessões balneares	ordem pública, proteção humana, proteção ambiental
	fiscalização das praias	ordem e segurança públicas, proteção humana, proteção ambiental
salvação marítima	ordem e segurança públicas, proteção humana, proteção ambiental	
administração da justiça	órgão de polícia criminal	investigação criminal
	aplicação de coimas	ordem pública, proteção humana, proteção ambiental
	regulação da salvação marítima	ordem e segurança públicas,

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

		proteção ambiental
	inscrição dos marítimos	registos
	registos patrimoniais	registos
	remoção de navios abandonados e destroços	ordem e segurança públicas, proteção ambiental
	desembarço de navios	ordem e segurança públicas, proteção ambiental
	investigação de acidentes de mar	investigação pericial, proteção humana, proteção ambiental
proteção civil	busca e salvamento marítimo (praias, costas e mar alto)	proteção humana
	defesa da saúde pública	proteção humana
fiscal	cobrança de taxas	contabilidade pública
	cobrança de coimas	contabilidade pública

ANEXO E. MODELO DE AUTORIDADE MARÍTIMA DOS EUA²⁰⁸

E.1 CONSTITUIÇÃO E SEGURANÇA

Apesar de os EUA se terem tornado independentes contra a Inglaterra, 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 da origem dos EUA²⁰⁹ e 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).

E.2 APOIO DAS FORÇAS ARMADAS A AUTORIDADES CIVIS

A Constituição não estabelece fronteiras entre a defesa e a segurança interna, nem atribui 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

²⁰⁸ O texto deste anexo constitui uma versão revista e reduzida de Paulo (2019b).

²⁰⁹ É neste sentido que alguns autores se referem ao “antimilitarismo” da sociedade americana (Dunlap, 1994: 344-348; Hammond, 1997).

carta de 1875; Laurie e Cole, 1997: 22)

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* (equivalente ao 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 excepcional; não é a barreira ampla que muitos lhe atribuem, e tem sido contornado nalguns casos²¹⁰, mas a barreira legal e prática está interiorizada (Engdahl, 1983, 1985; Felicetti e Luce, 2003: 88-93). Nos anos 1980s, 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 civis²¹¹. 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, 2004; 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

²¹⁰ 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).

²¹¹ 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).

a maior 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 sistemas²¹² (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 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 3440.16E*).

²¹² 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 conseqüentes vulnerabilidades (Betts, 1995: 202-204).

A entrada da Armada nas missões de combate ao tráfico de droga em 1982 incrementou a sua colaboração com a *United States Coast Guard (USCG)*, 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 tático²¹³, segundo a qual, a operação é dirigida pela *USCG*, 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”²¹⁴ (*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 claras²¹⁵, o que também ocorrerá noutros países:

²¹³ “[...] *Operational control is the authority to perform those functions of command over subordinate forces involving organizing and employing commands and forces, assigning tasks, designating objectives, and giving authoritative direction necessary to accomplish the mission. Operational control includes authoritative direction over all aspects of military operations and joint training necessary to accomplish missions assigned to the command. Operational control should be exercised through the commanders of subordinate organizations. [...] Operational control [...] does not, in and of itself, include authoritative direction for logistics or matters of administration, discipline, internal organization, or unit training. Also called OPCON.*” (*DOD*, 2011: 269-270); e “*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 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.*” (*DOD*, 2011: 359). A primeira (*OPCON*) tem um âmbito geográfico ou temporal mais alargado do que a segunda (*TACON*), sendo semelhantes no restante.

²¹⁴ 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.*”

²¹⁵ 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.

“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 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, 1980; 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 causa²¹⁶.

E.3 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*

²¹⁶ 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 exércitos 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 1930s), 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.

USC). Depende em geral do *Secretary of Homeland Security* (equivalente ao MAI); 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 nos portos, costas e espaços marítimos sob soberania ou jurisdição dos EUA; estas atribuições e o caráter 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* (equivalente a ministro das Finanças). 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 fronteiras²¹⁷; 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

²¹⁷ Tal como acontece hoje em países pouco desenvolvidos ou a iniciar processos de desenvolvimento económico, nos EUA no século XVIII, 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).

como “*Treasury Navy*”) e empossado o seu primeiro comandante, assumindo o controlo de estações salva-vidas; mas acabou em 1849.

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 marítimas 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 marítimas 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 *shangaiing*, 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*, acrescentando 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 1930s 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 safe 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 safe (*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 marítimas à navegação (*marine aids to navigation*).

Segundo a nomenclatura portuguesa, a USCG tem as atribuições de Autoridade Marítima e de Administração Marítima; segundo a nomenclatura da 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 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*.

E.3.1 *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*²¹⁸, 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).

²¹⁸ 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.*”

E.3.2 *Coast Guard Auxiliary*

É relevante 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 *USCG*²¹⁹, 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).

E.4 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 *Merchant Marine Act of 1936* criou a *United States Maritime Commission*, composta por cinco *members*. O *Reorganization Plan n°21 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 n°7 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

²¹⁹ Ver mais em: <https://cgaux.org/> (lido em 31-Dez-2018).

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.

E.5 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).

E.6 FISCALIZAÇÃO DAS PESCAS MARÍTIMAS

Outra nota para referir a fiscalização das pescas marítimas, 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*). Não é uma missão da Armada: não é uma força de segurança e está abrangida pelas restrições estabelecidas pelas normas de apoio a autoridades civis (*10 USC 15*).

E.7 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 n°3 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 n°5105.60 (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). Os EUA estão representados na Organização Hidrográfica Internacional (OHI) pela *National Oceanic and Atmospheric Administration* do *U.S. Department of Commerce*.

E.8 LEGISLAÇÃO DOS EUA

- The Constitution of the United States* (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, n°124, 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%2026%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)

ANEXO F. MODELO DE AUTORIDADE MARÍTIMA DO REINO UNIDO²²⁰

F.1 CONSTITUIÇÃO E SEGURANÇA

O Reino Unido não tem Constituição escrita, mas isso não fragiliza o 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 gendarmeria, e sempre foi rejeitada tal hipótese (Mark, 1985: 92).

F.2 APOIO DAS FORÇAS ARMADAS A AUTORIDADES CIVIS

A *Military Aid to Civil Authorities (MACA)* é tão antiga como o *standing army* (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* (equivalente ao MAI). Por ser pioneira, começou por se organizar segundo o modelo militar (Lyman, 1964; Bramall, 1985; Emsley, 1996: 24-31; Rowe, 2003; Murray, 2008: 107). 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 1980s); 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

²²⁰ O texto deste anexo constitui uma versão revista e reduzida de Paulo (2019b).

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 1970s 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 militar²²¹; estão fora deste estudo, mas regista-se a exceção legal que autoriza os militares a ser polícias. Sem a imposição da lei marcial, além das polícias militares e da fiscalização das pescas marítimas, 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 sentir-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 das pescas marítimas, pelo *Fishery Protection Squadron* da *Royal Navy* (*FPS*) estão no âmbito da referida *MACA*.

F.3 ADMINISTRAÇÃO E AUTORIDADE MARÍTIMAS

O modelo britânico de autoridade marítima é relativamente simples de descrever e aplicar, e a sua história também (*EMSA*, 2018). Como os modelos de outros países, o que se encontra atualmente resulta do percurso que resultou das condições históricas específicas, talvez mais linear do que outros.

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, 2015: 61-92).

²²¹ 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.

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 *freetraders* (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 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 das pescas marítimas 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 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

creceu após 1933, e o início da aviação comercial, com a gradual edificação do dispositivo de *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 desfavoráveis²²². Os meios de ação marítima do *HMCE* também contribuem para a fiscalização das pescas marítimas²²³.

A execução do *SAR* no mar, e nos lagos e outras águas interiores por delegação das autoridades policiais competentes, está atribuída ao *Coastguard Rescue Service*, da *HM Coastguard*, e em concreto a *Coastguard Rescue Teams*, compostas por voluntários e localizadas em pontos críticos ao longo das costas britânicas. No âmbito da *MACA*, o *MoD* pode colaborar com missões *SAR* (*UKSAR*, 2017).

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 a atribuição de responder a incidentes de poluição marítima; é o principal serviço do Reino Unido nas atribuições de Estado costeiro, de bandeira e de porto²²⁴. Não existem capitánias 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*

²²² Designados na linguagem corrente da Armada portuguesa por “patrulhões”.

²²³ 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).

²²⁴ Ver mais em: <https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency> (lido em 31-Dez-2018).

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).

F.4 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 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*²²⁵. 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 graves.

F.5 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*²²⁶ (*RNLI*), uma organização privada de

²²⁵ Ver mais em: <https://www.gov.uk/government/organisations/marine-accident-investigation-branch> (lido em 31-Dez-2018).

²²⁶ Ver mais em: <https://rnli.org/> (lido em 26-Ago-2019).

utilidade pública. 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 *SAR* (geridos pelas respetivas guardas costeiras). A *RNLI* ficou sediada em Poole (mesmo depois da independência da Irlanda, em 1922); é financiada sobretudo por donativos e numa pequena parte por subsídios de ambos 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 (Campbell e Wilson, 1995: 27; Mortimer, 1999; Kavanagh, 2004). Em 1986, foram alterados os estatutos da *RNLI*, e a sua missão *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*).

F.6 TRINITY HOUSE

Outra organização privada a considerar é a corporação *Trinity House*²²⁷, 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

²²⁷ 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).

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, 1847: 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 marítimas à navegação, 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 marítimas 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 marítimas à navegação; os proprietários privados de faróis eram particulares e instituições como o Hospital de Greenwich, que os usava para obter receitas suplementares para as suas atividades clínicas (Mead, 1947: 106-110). A ideia das ajudas marítimas à navegação como investimentos, então típica em Inglaterra, era rejeitada na Escócia, cujas costas e estuários eram mais longos e perigosos do que os ingleses, tendo-se lá concluído que exigiam mais ajudas marítimas à navegação e 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 marítimas 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*, mas com ela integrados, quanto à atuação operacional e ao financiamento. São cobradas aos navios nos portos britânicos e irlandeses

taxas de farolagem, que constituem receitas do *General Lighthouse Fund (GLF)* administrado pelo ministro do *Department for Transport* (Londres), ao qual compete depois afetá-las àquelas fundações.

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 marítimas à navegação nos portos marítimos²²⁸. 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 (mas estes não estavam isentos 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

²²⁸ A autoridade delegada pelo Estado para cobrar taxas era indispensável para que os privados extraíssem benefícios pelos investimentos nas ajudas marítimas à navegação necessários em numerosos abrigos naturais existentes nas costas britânicas e que deram origem a portos. Nos anos 1970s havia 250 portos no país, dos quais só 12 eram grandes portos (Thomas, 1994: 135). 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.

sido atribuído à *Trinity House* o monopólio sobre as ajudas marítimas 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 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).

F.7 FISHERY PROTECTION SQUADRON

A *Royal Navy* fiscalizou as pescas marítimas 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* (Armada), além dos dirigentes da *Coastguard* e das alfândegas, e os comandantes militares dos três ramos das FA a atuar na fiscalização das pescas marítimas, 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*²²⁹ (*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 ZEE, foi rejeitada a evolução para a autoridade de polícia no mar abrangente, como há 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 das pescas marítimas 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

²²⁹ Ver mais em: <https://www.gov.uk/government/organisations/marine-management-organisation> (lido em 31-Dez-2018).

espaços 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 das pescas marítimas 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 autônomos²³⁰ e de gestão e fiscalização das pescas marítimas²³¹. A Irlanda do Norte partilha as competências com o Governo central, através do *FPS*²³².

F.8 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 autônomo, e passou a designar-se *United Kingdom Hydrographic Office (UKHO)*, não tendo de ser dirigido por um militar²³³. 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, limitada), mas os serviços para a *Royal Navy* e as FA têm prioridade²³⁴ (*UKHO*, 2015; *UKHO*, 2018). É este serviço que representa o Reino Unido na OHI.

²³⁰ 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).

²³¹ Ver mais em: <https://www.gov.scot/Topics/marine> (lido em 31-Dez-2018).

²³² Ver mais em: <https://www.daera-ni.gov.uk/articles/conservation-and-protection-enforcement-programme>
(lido em 31-Dez-2018).

²³³ Regulado pelo *Government Trading Funds Act 1973*, alterado pelo *Government Trading Act 1990*.

²³⁴ Ver mais em: <https://www.gov.uk/government/organisations/uk-hydrographic-office> (lido em 31-Dez-2018).

F.9 PORTOS

Quanto a portos, importa notar que existem portos privados e públicos; destes, há os municipais e os *trusts*²³⁵ (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 *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 comercialmente²³⁶; 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 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 n°725/2004 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,

²³⁵ 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).

²³⁶ Há 15 portos sob propriedade privada (2019), e estão entre os 20 maiores portos do país, por exemplo, Felixtowe e Bristol.

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*.

F.10 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 chamados, 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 costeiras²³⁷. A *UK Border Force* tem competências atribuídas para atuar nos territórios portuários (Stevenson, 2006).

F.11 LEGISLAÇÃO BRITÂNICA

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

Admiralty Jurisdiction Act 1391. Disponível em: http://nzlii.org/nz/legis/imp_act_1881/aja139115ric3306/ (lido em 07-Mai-2019)

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)

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:

²³⁷ Ver mais em: <https://www.gov.uk/government/organisations/border-force> (lido em 31-Dez-2018).

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1964/48/pdfs/ukpga_19640048_en.pdf	(lido em 30-Abr-2019)	
<i>Criminal</i>	<i>Law</i>	<i>Act</i>	1967	(21-Jul-1967)	Disponível	em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1967/58/pdfs/ukpga_19670058_en.pdf	(lido em 30-Abr-2019)	
<i>Sea</i>	<i>Fisheries</i>	<i>Act</i>	1968	(18-Dez-1968)	Disponível	em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1968/77/pdfs/ukpga_19680077_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>Government</i>	<i>Trading</i>	<i>Funds</i>	<i>Act</i>	1973	(25-Out-1973)	Disponível
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1973/63/pdfs/ukpga_19730063_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	em:
<i>Health</i>	<i>and</i>	<i>Safety</i>	<i>at</i>	<i>Work</i>	<i>etc.</i>	<i>Act</i>
						1974
						(31-Jul-1974)
						Disponível
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1974/37/pdfs/ukpga_19740037_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>Fishery</i>	<i>Limits</i>	<i>Act</i>	1976	(22-Dez-1976)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/86/pdfs/ukpga_19760086_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>Fisheries</i>	<i>Act</i>		1981	(02-Jul-1981)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/29/pdfs/ukpga_19810029_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>Transport</i>	<i>Act</i>		1981	(31-Jul-1981)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/56/pdfs/ukpga_19810056_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>The Merchant Shipping (Safety Officials and Reporting of Accidents and Dangerous Occurrences) Regulations</i>						
			1982	(01-Out-1982)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/uksi/1982/876/pdfs/uksi_19820876_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>The Fishing Vessels (Reporting of Accidents) Regulations</i>			1985	(01-Out-1985)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/uksi/1985/855/pdfs/uksi_19850855_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>Royal Charter</i>	(1986) <i>Charter of Incorporation, Supplemental Charter of 1932 and Supplemental Charter of 1986</i> , RNLI. Disponível em: https://rnli.org/about-us/how-the-rnli-is-run/royal-charter-and-by-laws					(lido em 20-Set-2018)
<i>Pilotage</i>	<i>Act</i>		1987	(15-Mai-1987)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/21/pdfs/ukpga_19870021_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>Merchant</i>	<i>Shipping</i>	<i>Act</i>	1988	(03-Mai-1988)	Disponível	em:
						em:
				http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/12/pdfs/ukpga_19880012_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>The Merchant Shipping (Accident Investigation) Regulations</i>			1989	(07-Ago-1989)	Disponível	em:
						em:
				http://www.legislation.gov.uk/uksi/1989/1172/made/data.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>Aviation</i>	<i>and</i>	<i>Maritime</i>	<i>Security</i>	<i>Act</i>	1990	(26-Jul-1990)
						Disponível
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/31/pdfs/ukpga_19900031_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>Government</i>	<i>Trading</i>	<i>Act</i>	1990	(26-Jul-1990)	Disponível	em:
						em:
				http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/30/pdfs/ukpga_19900030_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>Ports</i>	<i>Act</i>		1991	(25-Jul-1991)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1991/52/pdfs/ukpga_19910052_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations</i>			1994	(26-Ago-1994)	Disponível	em:
						em:
				http://www.legislation.gov.uk/uksi/1994/2013/made/data.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>Merchant</i>	<i>Shipping</i>	<i>Act</i>	1995	(19-Jul-1995)	Disponível	em:
						em:
				http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/pdfs/ukpga_19950021_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>The Hydrographic Office Trading Fund Order</i>			1996	(08-Mar-1996)	Disponível	em:
						em:
				http://www.legislation.gov.uk/uksi/1996/773/made/data.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>Merchant Shipping and Maritime Security Act</i>			1997	(19-Mar-1997)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1997/28/pdfs/ukpga_19970028_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations</i>			1999	(12-Out-1999)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/uksi/1999/2567/pdfs/uksi_19992567_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>Terrorism</i>	<i>Act</i>		2000	(20-Jul-2000)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2000/11/pdfs/ukpga_20000011_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>The Ship and Port Facility (Security) Regulations</i>			2004	(01-Jul-2004)	Disponível	em:
						em:
				http://www.legislation.gov.uk/uksi/2004/1495/pdfs/uksi_20041495_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations</i>			2005	(18-Abr-2005)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/uksi/2005/881/pdfs/uksi_20050881_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>UK</i>	<i>Borders</i>	<i>Act</i>	2007	(30-Out-2007)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2007/30/pdfs/ukpga_20070030_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>Borders, Citizenship and Immigration Act</i>			2009	(21-Jul-2009)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2009/11/pdfs/ukpga_20090011_en.pdf	(lido em 31-Dez-2018)	
<i>The Port Security Regulations</i>			2009	(01-Set-2009)	Disponível	em:
						em:
				http://www.legislation.gov.uk/uksi/2009/2048/pdfs/uksi_20092048_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>Marine and Coastal Access Act</i>			2009	(12-Nov-2009)	Disponível	em:
						em:
				https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2009/23/pdfs/ukpga_20090023_en.pdf	(lido em 30-Dez-2018)	
<i>The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations</i>			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)

ANEXO G. MODELO DE AUTORIDADE MARÍTIMA DA FRANÇA²³⁸

G.1 MODELO DE SEGURANÇA EM FRANÇA

G.1.1 Constituição e segurança

A Constituição da França de 04-Out-1958 estabelece implicitamente um Estado de Direito Democrático. Refere a defesa nacional, e estabelece que o primeiro-ministro é o responsável por ela e pelo cumprimento das leis (art. 21), expressão que incorpora a função policial²³⁹; separa assim a defesa nacional e a segurança interna, esta referida implicitamente (art.20, art.21 e art.34); afirma ainda que as FA (*force armée* ou *armées*) estão sob a direção do Governo (art.20) e sob a chefia superior do Presidente (art.15); não há qualquer norma constitucional explícita sobre o mar e as políticas públicas do mar. Não existe guarda costeira em França; mas existe, desde o *décret n°2010-834*, a *fonction garde-côtes* (função de guarda costeira), exercida pelas *administrations* (serviços públicos) com atribuições no mar, que concretizam a *action de l'État en mer*²⁴⁰. A *gendarmerie maritime* é um dos serviços que integra esse conceito e é o que mais se aproxima duma guarda costeira (Gerkrath, 2003; EMSA, 2007: 62-68; EMSA, 2018; Alves, 2011: 64-67; Marturano, 2016).

G.1.2 Gendarmerie nationale

A separação entre defesa e segurança interna vem da criação das *Maréchaussées*, no século XIV, as quais visavam o controlo dos combatentes (*gens de guerre*) fora do combate (para punir desertores e traidores) e resolver conflitos entre eles e as populações locais; as *maréchaussées* tornaram-se forças de segurança permanentes fora dos grandes centros urbanos; eram chefiadas por *prévôts* (provedores), magistrados especiais (conhecidos por *magistrats de robe courte* ou *juges bottés*), pois podiam aplicar medidas de polícia e usar a força, e julgar, e das suas decisões não havia recurso. No século XVIII, à ordem pública foi acrescentada a função de polícia judiciária, e a sua jurisdição alargada aos centros urbanos. As tarefas exigiram profissionalização, resolvida por militarização, recrutando somente entre as forças militares, muitas vezes de pessoal em regresso à vida civil. Com a Revolução Francesa

²³⁸ O texto deste anexo constitui uma versão revista e reduzida de Paulo (2019a).

²³⁹ A separação entre a defesa nacional e a função policial, relativa ao cumprimento das leis e à ordem pública interna, já é sugerida na lei de 1791, mas ficou fixada na *Loi relative à l'organisation de la gendarmerie nationale* (28 *germinal an VI*, ou 17-Abr-1798).

²⁴⁰ Neste período de reformas, a França também regressou à estrutura militar da *NATO* (Irondele e Mérand, 2011).

e a *Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen* (1789) visou-se a criação de uma força pública para defender os direitos liberdades e garantias dos cidadãos (art.XII) e aplicou-se a separação de poderes, que levou a suspender os *prévôts*, exceto os da *Marine* (Lepec, 1834a: 277 e 281). Assim, a lei de 1791 criou a *gendarmerie nationale*, uma força de segurança de organização militar (*gens d'armes*), com atribuições na ordem e segurança públicas em todo o território nacional, integrada no Exército (arma de Cavalaria) e sob a autoridade do rei (Emsley, 1999: 13-55; Brouillet, 2016). Mas foi só com a lei de reorganização de 1798, que a *gendarmerie nationale* (também informalmente designada por “*l'arme*”) começou a estabilizar (Lignereux, 2016). Napoleão foi decisivo na definição do conceito:

“[...] *gendarmerie; c'est une organisation à part, qui n'existe dans aucun pays de l'Europe. [...] C'est la manière la plus efficace de maintenir la tranquillité d'un pays, c'est une surveillance moitié civile, moitié militaire, répandue sur toute la surface, qui donne les rapports les plus précis.*” (Bonaparte, 1863: 377)

O *décret* de 01-Mar-1854 reformou a organização da *gendarmerie nationale* e definiu-a como força de segurança pública (“*maintien de l'ordre et l'exécution des lois*”) nacional, ainda integrada no Exército, com dependência funcional dos ministros da Guerra, do Interior, da Justiça, e da Marinha e Colónias; a *gendarmerie maritime* ainda não a integrava. A *gendarmerie nationale* foi no século XIX o principal instrumento de polícia judiciária, passando essa posição à polícia civil no século XX, embora retomando em parte esse papel para os pequenos delitos, após 1945, e capacidades plenas após 1987, sendo hoje, com a ordem e a segurança públicas, os elementos dominantes das suas atividades (Ebel, 2016; Haberbusch, 2016). O *décret* de 20-Mai-1903 reformou-a de novo, que sublinhou a natureza de força de segurança vocacionada para o meio rural e as vias de comunicação; a integração no Exército, embora dependente de vários ministros, incluindo da Marinha; a definição de critérios biométricos de recrutamento, mas de militares no ativo; a prestação de serviços a autoridades civis está fora das suas atribuições, e só podia fazer-se por requisição escrita das mesmas; e as atribuições de polícia judiciária civil e militar (Goujon e Desmonts, 1903: 317-363). Em 21-Out-1920, a *gendarmerie nationale* passou a ter direção própria e ganhou autonomia face ao Exército, mas ainda nele inserida (Bocquet, 1920: 921). O *décret* de 22-Jul-1921 criou um *état-major* privativo da *gendarmerie nationale*, sublinhando a sua autonomia face ao Exército. Assimilou a *gendarmerie maritime* em 1926, mas só até 1935. No âmbito da reorganização do Ministério da Guerra o *décret* de 15-Jul-1933 determinou que a direção da *gendarmerie nationale* passasse a subdireção da *Direction du contentieux, de la justice militaire et de la gendarmerie*, chefiada por um magistrado; em 01-Out-1933, foi nomeado o primeiro magistrado.

Apesar de decidida pelo Governo de Vichy, pela *loi n°565* de 1942, foi duradoura a passagem do comando da *gendarmerie nationale* para direção-geral; esta lei também a colocou sob a autoridade do chefe do Governo, em vez do ministro da Guerra, o qual continuou a ter os serviços da justiça militar na sua direta dependência. O *décret n°1919* de 1942 densificou estas mudanças com nova reforma, que se baseou no modelo de 1903, e adaptada ao tempo de guerra e ocupação então vivido em França; em especial, manteve-se o regime de requisição pelas autoridades que pretendessem que a *Gendarmerie* as apoiasse fora das suas missões estatutárias. Seguiu-se a *loi n°988* de 1942, que definiu os quadros e os regimes disciplinares da nova reforma; e deixou em aberto a origem militar ou civil do diretor-geral. O *décret n°383* de 1943 criou comandos regionais. Após a *Libération* (Ago-1944) e as reversões políticas o *décret n°47-1330* determinou que a *gendarmerie* passava a integrar a *Direction de la justice militaire et de la gendarmerie*; e voltou a ser chefiada por um magistrado civil. Criado o Ministério da Defesa (na sequência da criação da *NATO*), o *décret n°50-16* colocou-a na dependência do *ministre de la défense nationale* e designou a sua chefia por *Direction de la justice militaire et de la gendarmerie*, fundindo os serviços de justiça dos três exércitos. A turbulência política do pós-guerra até 1962 não impediu a expansão da *gendarmerie nationale* para as funções no ar, no mergulho, na montanha, nas estradas, nos meios rurais, nas colónias ou de operações especiais, e das suas escolas de formação. Nova grande reforma foi posta em vigor pelo *décret n°58-761*, ainda alterando o modelo de 1903, que clarificou e reforçou as atribuições e competências da *gendarmerie nationale* como polícia judiciária, uma “missão essencial” (art.113); e reforçou o modelo de prestação de serviços a outras autoridades (que continuou a designar-se “*service extraordinaire*”), por requisição escrita pelas mesmas. Novas alterações ao modelo de 1903 foram postas em vigor pelo *décret n°70-1163*, que só clarificou normas sobre a atuação de polícia judiciária. O *décret n°73-259* colocou o *directeur général de la gendarmerie nationale* na dependência do *ministre de la Défense*, mas não mudou nas atribuições e competências então em vigor. Uma reforma de fundo foi a atribuição de dotação orçamental em 1974, estatuto de pessoal próprio em 1975 e uniformes próprios em 1981. O *décret n°81-1004* estabeleceu que passava a designar-se *Direction générale de la gendarmerie nationale* e assim está em 2019; no mesmo dia o diretor-adjunto passou a ser um oficial-general da *gendarmerie nationale*, com a designação de *major général de la gendarmerie* (o diretor-geral continuou a ser um magistrado). O *décret n°2002-889* estabeleceu as atribuições do *ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales*, que passaram a incluir a direção funcional da *gendarmerie nationale*, embora o seu pessoal mantivesse o vínculo à *défense*, e

por isso o *décret n°2002-1235* criou o *inspecteur de la gendarmerie nationale* no âmbito do MDN. A *loi n°2002-1094*, a primeira *loi d'orientation et de programmation pour la sécurité intérieure* abrangeu a *police nationale* a par da *gendarmerie*, para facilitar a articulação com a *défense*; e visou ainda acabar com o emprego de pessoal da *police* e da *gendarmerie* em funções administrativas e distantes da segurança pública. Novo governo, e o *décret n°2007-997* estabeleceu as atribuições do *ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure, de l'outre-mer et des collectivités territoriales* (que alterou o emprego da *gendarmerie nationale*), que partilha a competência orçamental com o *ministre de la défense* (art.4); esta partilha, que vigorava desde 2003, não correu bem (*Le Monde*, 2005 e 2007; *L'Express*, 2008; Faure, 2008), o que levou à *loi n°2009-971*, que colocou a *gendarmerie nationale* sob a direção funcional do *ministre de l'intérieur*; voltando a depender do *ministre de la défense* só em caso de guerra ou operações externas. O *Livre Blanc de Défense et Sécurité Nationale* de 2008 diluiu as fronteiras entre a defesa e a segurança interna – mas não as negou nem rejeitou; o aumento das ações terroristas por extremistas islâmicos em França trouxe um retorno às fronteiras clássicas no *Livre Blanc* de 2013 (Vaultier, 2006; Haberbusch, 2016; Letteron, 2016; López, 2016; Luc, 2005, 2016b, 2016c e 2016d). A lei orgânica da *gendarmerie nationale* ainda assenta no modelo de 1903, embora alterado; tem jurisdição sobre 95% do território e 50% da população francesa; as suas missões civis representam cerca de 95% das suas atividades, e o resto são as missões de natureza militar; 40% das atividades são de polícia judiciária (Faure, 2008: 10-14). Os diretores da *gendarmerie* começaram por ser oficiais das FA; desde 1956 até 2004, foram magistrados, sendo o subdiretor um oficial do Exército ou da *gendarmerie*²⁴¹; desde 2004 passaram a ser oficiais-generais, já formados internamente (Luc, 2005: 99-101; Faure, 2008: 22).

G.1.3 Defesa e segurança interna

Embora a *gendarmerie* e algumas das suas subunidades dependam de comandantes das FA, está interiorizado em França desde 1789, que as FA não têm competências próprias na segurança interna (Vaultier, 2006; Faure, 2008: 13). Em 1929, houve necessidade política de renovar esta orientação e foi publicada uma *Instruction ministérielle* que sublinhou que a manutenção da ordem pública era uma atribuição das autoridades civis e era executada pela *police* e pela *gendarmerie*, e só subsidiariamente pelas FA, a pedido daquelas; os 22 artigos seguintes regularam tais pedidos; foi autorizado o uso da força, mas só para defesa própria ou

²⁴¹ Ver mais em: <https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/> (lido em 30-Dez-2018).

por requisição das autoridades civis. Em 1934, uma *Instruction interministérielle* revogou a *Instruction* de 1929, foram revistas as orientações em vigor, incluindo-se explicitamente a *armée de mer* (Armada) e a *armée de l'air*; em especial, limitou o uso de armamento pesado e o contacto entre tropas e população civil. Mais recentemente, a *Instruction Interministerielle* de 1984 manteve as orientações gerais e atualizou os procedimentos. O *décret n°95-573* reforçou a decisão política de as FA não atuarem em cenários domésticos sem “requisição legal” e só com caráter supletivo em relação às forças de segurança; foi densificado por nova *Instruction Interministerielle* dias depois: “*lorsque les moyens de l'autorité civile sont estimés indisponibles, inadaptés, inexistantes ou insuffisants (règle des '4i')*” (art.18). Nova *Instruction* (2005), atualizou procedimentos e articulou-os com o *Plan Vigipirate*²⁴², um conjunto de quase vinte planos operacionais reservados e instrumentos de planeamento do Estado, concebidos em 1978 e adaptados sucessivamente, para vigiar, prevenir e proteger de ameaças terroristas (Vaultier, 2006; Clarke, 2014: 125-126; SGDSN, 2017); é um plano geral e, por isso, é complementado por planos setoriais como o *Pirate Mer* ou o *Piratair*. A *loi n°2009-971* e o *décret n°2010-224* mantiveram as linhas essenciais daquela política; ainda em 2010, seguiu-se a revisão da *Instruction* de 2005 sem alterações de fundo. Nova *Instruction Interministerielle* em 2017, revogou as postas em vigor em 2005 e em 2010, e substituiu esta por uma mais adaptada aos vários ataques terroristas que assolavam a Europa, reduzindo alguns formalismos.

Importa notar que nas duas mais recentes leis de programação da segurança interna, a *loi n°2002-1094* e a *loi n°2011-267*, nada se diz a respeito da segurança (safa ou segura) no mar, e as disposições para melhorar a articulação e complementaridade entre a *gendarmerie maritime* e a *police nationale* visam só o território terrestre. De notar que a doutrina francesa, concretizada na legislação (veja-se a *loi n°2011-267 annexe I.2*), determina que a *police nationale* opera em aglomerações urbanas (*police d'agglomération*), e a *gendarmerie nationale* é considerada uma polícia de território.

G.1.4 Gendarmerie maritime

Quanto à *gendarmerie maritime* teve origem na *marine nationale*. A *ordonnance*²⁴³ de 27-Set-1776 criou comissários em seis portos e arsenais da *marine nationale*²⁴⁴, para garantir a

²⁴² Ver mais em: <https://www.gouvernement.fr/risques/comprendre-le-plan-vigipirate> (lido em 30-Dez-2018).

²⁴³ Diploma de natureza legal, que densifica uma lei.

²⁴⁴ Situadas nos grandes portos franceses à data: Brest, Toulon, Rochefort, le Havre, Dunkerke e Bordeaux (art.1^{er}).

segurança dos meios navais e instalações. O *décret* de 07-Set-1790 reorganizou-os, sublinhando a sua importância para essa segurança (Lepec, 1834a: 281). O *décret* de 20-Set-1791 organizou a justiça militar-naval e atribuiu poderes judiciários aos comissários e comandantes das unidades da *gendarmerie nationale* sediados nos principais portos e arsenais (Lepec, 1834b: 488-497). O *arrêté*²⁴⁵ de 31-Jul-1801 sobre a organização da *gendarmerie nationale* manteve as seis unidades nos portos e arsenais e deu-lhes uma designação análoga à das terrestres, *compagnies maritimes*, colocou-as na dependência dos *préfets maritimes*²⁴⁶ e designou-as *gendarmerie maritime*. Após a Restauração de 1815, a *ordonnance* de 29-Out-1820 fixou a designação de *compagnies maritimes* (art.110), associadas aos *arrondissements* (divisões territoriais da costa) criados na reforma da *marine* de 1800 e mantidos na reforma de 1815. Com a *ordonnance* de 08-Set-1830, as *compagnies* passaram a *gendarmerie des ports et arsenaux* (Duvergier, 1831: 231). A *ordonnance* de 19-Jun-1832 fixou em cinco as companhias da *gendarmerie nationale*²⁴⁷ e determinou que passavam do Ministério da Guerra para o Ministério da Marinha, sob a autoridade direta dos *préfets maritimes* fixando-se a designação de *gendarmerie maritime* (Duvergier, 1842: 311). Foi regulada, como tal, pela primeira vez, pelo *décret* de 15-Jul-1858, com atribuições sobre a polícia judiciária dos portos e dos arsenais, a inscrição marítima, a polícia da navegação e das pescas, entre outras; ficou na dependência dos *préfets maritimes* e do *major général* (um comandante da Armada, subordinado do *préfet maritime*). Recrutou o seu pessoal entre militares das FA no ativo. A primeira reforma de vulto só da *gendarmerie maritime* foi posta em vigor pelo *décret* de 22-Dez-1917, e colocou-a na dependência superior do ministro da Marinha, do *major général* da *gendarmerie nationale* e funcional do *préfet maritime*; manteve o perfil de atribuições que vinham de trás (incluindo em funções da *gendarmerie départementale*, caso esta necessite); manteve as cinco *compagnies* dos *arrondissements*, sediadas nos principais portos militares, e o recrutamento preferencial entre militares da Armada (Bocquet, 1817:682-691). O *décret* de 10-Set-1926 mandou a *gendarmerie maritime* passar a integrar a *gendarmerie départementale*, e a diluição daquela nesta; o processo foi invertido com o *décret* de 30-Out-1935; o *décret* de 06-Mai-1936 reorganizou-a, sob a direção do ministro da Marinha e

²⁴⁵ Diploma de natureza administrativa e regulamentar, ou nominativa. Não se confunde com a decisão judicial, *arrêt*.

²⁴⁶ Situadas nos portos de Le Havre, Brest, Lorient, Rochefort, Anvers e Toulon (tabela nº3 do *arrêté* de 31-Jul-1801).

²⁴⁷ Estavam sediadas nos portos de Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon.

integrada na *armée de mer* (Armada), com essencialmente as mesmas atribuições e competências estabelecidas em 1917²⁴⁸. Só em 1952 voltou a sofrer uma reforma de fundo, pelo *décret n°52-1421*, destacando-se que ficou com as mesmas atribuições da *gendarmerie nationale*, mas só em relação à segurança das instalações da Armada, além do cumprimento das leis da inscrição marítima, e a polícia das pescas, da navegação e do domínio público marítimo; foi integrada na *marine nationale*, mas com autonomia, a qual assentou em parte na nomeação do seu comandante (oficial superior da Armada) pelo Governo, do qual dependia através do *secrétaire d'État à la marine*; dentro das suas atribuições, as unidades da *gendarmerie maritime* serviam as autoridades militares navais e o *préfet maritime*, mantendo a dependência do seu comandante; o recrutamento continuou a ser entre militares; e fixou em 949 os efetivos para 1952. O modelo foi alterado pelo *décret n°60-363*, que colocou o comandante da *gendarmerie maritime* na dependência do *département* (terrestre). Com a *loi n°70-3*, foi integrada na *gendarmerie nationale*, e colocada sob a autoridade funcional do *chef d'état-major de la marine*, e assim está (2019). Tem sede em Paris e competência sobre todos os espaços marítimos sob soberania ou jurisdição francesa²⁴⁹. Várias unidades de *gendarmerie départementales* têm meios de ação náutica, mas não nos espaços marítimos, nos quais a atuação está reservada à *gendarmerie maritime* (Luc, 2005: 912). Umas e outras atuam no SAR costeiro, sob a direção do *maire* da comuna local (Houte e Luc, 2016).

G.1.5 *Police municipale*

De acordo com a *loi n°99-291*, também ao nível municipal se encontram atribuídas funções de polícia administrativa, por vezes em *police municipale*, sob a direção do *maire*, órgão cuja origem está na lei de 17-Fev-1800, que também criou o *préfet (de département* ou terrestre). Esta lei criou o *préfet de police* em Paris, função alargada mais tarde a todos os municípios (Lepec, 1839: 395-441). Em 1848, foi criada a *garde civique à Paris*, para “proteger a segurança dos cidadãos” (Duvergier, 1848: 134), em complemento das unidades da *gendarmerie nationale* em Paris. Sucedeu-lhe a *Direction de la sûreté générale* em 1853 (Duvergier, 1853: 335). Passou a *Direction générale de la sûreté nationale* com nova reforma

²⁴⁸ O Governo de Vichy acabou com o Ministério da Marinha, e substituiu-o pelo Ministério da Marinha Mercante, tendo as FA ficado na dependência de Secretarias de Estado. Com a criação do Ministério da Defesa em 1950, as FA passaram para a dependência deste, enquanto os setores civis do mar foram atribuídos a outros ministérios.

²⁴⁹ A primeira mulher a chegar ao generalato da *gendarmerie* foi já no novo posto nomeada comandante da *gendarmerie maritime* (Nouvel Observateur, 2013).

em 1934. Fundiu-se com a *préfecture de police* e deu origem à *police nationale*, criada por lei de 1966 e revogada pela *ordonnance n°2012-351*²⁵⁰. Todas elas eram forças de segurança civis, sob a direção do ministro do Interior, vocacionadas para atuar em meios urbanos, e nunca no mar. O *Code général des collectivités territoriales* atribuiu aos *maires* e respetivos serviços municipais competências de polícia de ordem e segurança pública, designadamente sobre as atividades de recreio nas praias e na costa até 300 metros de terra; também autorizou a criação de brigadas náuticas da *police municipale*, constituídas por funcionários civis, o que ocorreu nalgumas comunas costeiras. Constituindo recursos relevantes, os meios náuticos da *police municipale* também estão à disposição do *préfet maritime*, sobretudo para o SAR ou o combate à poluição do mar (Faberon, 1993: 23-30; Nguyen, 1996; Pouvreau, 1996; Dubois, 2006: 106-121).

G.1.6 Douanes

Os serviços aduaneiros também têm um longo passado, incluindo como autoridades marítimas, importando só registar a sua evolução mais recente. O *décret n°92-1431* criou a *Direction générale des douanes et droits indirects* pela fusão de serviços mais antigos. O *décret n°2007-1664* reformou-a, com novas atribuições, em especial no âmbito marítimo, e o *décret n°2007-1665* densificou a orgânica e as competências no nível regional, desconcentrado; a parte aero-marítima é há muito designada “*garde-côtes des douanes françaises*”, e as embarcações estão caracterizadas com as tradicionais faixas inclinadas no costado²⁵¹. As *douanes* são operadas por pessoal civil uniformizado. Desde 1999 que têm um papel fundamental na vigilância e na fiscalização da poluição do mar, pois dispõem da principal força aero-marítima civil de vigilância das costas francesas, sobretudo as aeronaves *POLMAR*, os únicos meios aéreos especializados nesta matéria em França (Boyer e Branger, 2005: 13-15; Vaultier, 2006; Dubois, 2007: 20-37); a lei atribuiu-lhes um papel operacional insubstituível na prática na *fonction garde-côtes* (Buronfosse-Bjaï, 2016): a elas se deve a deteção de mais de $\frac{3}{4}$ das descargas poluentes involuntárias (*Cour des Comptes*, 2017: 584).

O controlo nas fronteiras terrestres, aéreas e marítimas está comunitarizado por via da integração das Convenções de Schengen no acervo da UE, densificadas no regulamento UE n°2016/399 (09-Mar) e noutros diplomas que o complementam ou este substituiu, incumbindo a cada Estado a adaptação institucional. Em França, este controlo é exercido por dois serviços,

²⁵⁰ Ver mais em: <https://www.police-nationale.interieur.gouv.fr/> (lido em 30-Dez-2018).

²⁵¹ Ver mais em: <http://www.douane.gouv.fr/> (lido em 30-Dez-2018).

no âmbito de dois ministérios: a *Direction générale des douanes et droits indirects*; e a *police nationale*, neste caso, através da sua *Direction centrale de la police aux frontières*, criada pelo *décret n°99-57* (com origens que remontam a 1944), e vocacionada para a luta contra a imigração clandestina, sendo as *douanes* e a *gendarmerie* competentes na ausência da *police*. Mas todas têm vindo a ganhar relevo nas tarefas de combate ao terrorismo, e a atuar cada vez mais com recursos próprios longe (no mar) dos postos fronteiriços em terra (Dujardin, 2008; Rémur, 2017). Uma exceção a esta regra são os portos, um elemento nuclear das fronteiras e da segurança (*sûreté*) marítimas. A polícia dos portos está prevista e regulada no *Code des ports maritimes*, o qual também define os vários tipos de portos.

G.2 ACTION DE L'ÉTAT EN MER

Quanto à *action de l'État en mer* (administração marítima e autoridade marítima) há que analisar as atribuições e competências da *administration des affaires maritimes (AffMar)*, das *douanes*, do *préfet maritime*, da *marine nationale* e da *gendarmerie maritime*. Esta política pública não assenta numa *administration* (serviço público) com essa atribuição específica (uma guarda costeira ou um serviço equivalente), mas na coordenação entre diversos serviços públicos competentes na matéria. O outro elemento nuclear da *action de l'État en mer* é o peso da *marine nationale* e até do MDN nesta política pública (Boyer e Branger, 2005: 39).

O Estado francês atua no mar há séculos; mas, para corresponder ao desenvolvimento do direito internacional do mar, a *action de l'État en mer* começou a ser codificada e integrada, pelo *décret n°72-302*, que criou o *groupe interministériel de coordination de l'action en mer des administrations (GICAMA)* e grupos de coordenação regional, presididos pelo *préfet de département* territorialmente competente e cujo vice-presidente era o *préfet maritime*; a este competia coordenar as ações urgentes no mar, incluindo as de defesa militar; a lista de todas as missões foi publicada num *arrêté* do mesmo dia, que as repartiu pela defesa, polícia, investigação científica, salvaguarda de pessoas e bens, e as técnicas, atribuindo um ministério responsável a cada uma. O *décret n°78-272* introduziu a expressão *action de l'État en mer* no léxico francês, e reformou o modelo, ao concentrar a coordenação no *préfet maritime*, como representante do Governo, autoridade desconcentrada (na respetiva região marítima) e autoridade de polícia geral (ou administrativa) no mar (excluiu os portos, os estuários e as baías, e o domínio público marítimo, e assim se manteve no *décret n°2013-136*); criou uma *conférence maritime regionale* em cada região marítima presidida pelo *préfet maritime* como órgão de conselho, e facilitar a coordenação entre as ações e autoridades em terra e as correspondentes no mar. O *décret n°78-815* (dias após o encalhe e derrame de

hidrocarbonetos do “Amoco Cadiz”) complementou o *décret n°78-272* com a criação do *comité interministériel de la mer (CIMer)* (presidido pelo primeiro-ministro e composto por vários ministros), visava fixar as orientações das políticas públicas do mar, e com a criação da *mission interministérielle de la mer* (que substituiu o *GICAMA*), à qual competia preparar as políticas que o referido *CIMer* aprovava, devendo acompanhar a respetiva execução, coordenando as *actions de l’État en mer*. Só em 1984 foram definidas as normas relativas à *conférence maritime regionale*, por *arrêté* do primeiro-ministro (Langavant, 1978; Faberon, 1993; Chabrol, 1996; Boyer e Branger, 2005).

O *décret n°95-1232* pouco alterou o *CIMer*, mas criou o *secrétariat général de la mer* sob a direção de um *secrétaire général*²⁵² (*SGMer*), na dependência direta do primeiro-ministro, e ao qual competia preparar as políticas públicas do mar e do litoral, além de as acompanhar, controlar, avaliar, fazer prospetiva, e incentivar e coordenar os (já então 3) *préfets maritimes*. O *SGMer* presidia a uma (criada neste decreto) *conférence nationale maritime*, composta por autoridades administrativas como o comandante da Armada, o secretário-geral da defesa nacional, entre outras. A *action de l’État en mer* visava então essencialmente o *SAR*, a prevenção e o combate à poluição do mar e a polícia das pescas no golfo de Gascogne (Tallec, 2011: 18); era um “*préfet de l’urgence en mer, simple coordonnateur des administrations*” (Saint-Salvy, 2011: 33). Uma importante reforma foi adotada pelo *décret n°2004-112*, que simplificou o modelo e reforçou as competências do *préfet maritime* e do *SGMer*. O primeiro passou a ser o representante do Estado no mar, sobre o qual exerce a autoridade do Estado, não só com uma conduta reativa; é o delegado do Governo e representante direto do primeiro-ministro, embora no dia-a-dia receba orientações diretas do *SGMer*; está investido do poder de polícia geral (mas não judiciária) e vigia o cumprimento da lei e das decisões governamentais; em especial, incumbe-lhe salvaguardar as pessoas e os bens, proteger o ambiente e coordenar a repressão de atividades ilícitas; para executar as suas funções pode contar com os recursos dos demais serviços públicos (Saint-Salvy, 2011: 33). A lista das missões enquadradas na *action de l’État en mer* e a cargo do *préfet maritime* foi posta em vigor por um *arrêté* do primeiro-ministro de 22-Mar-2007, ainda em vigor (2019), que alterou bastante o *arrêté* de 1972 com o mesmo fim, nas designações e nas atribuições (de cinco grupos e 39 missões passou para 10 grupos e 45 missões) e alargou as atribuições do *préfet maritime*, que são: a segurança marítima, safe e segura; o combate à poluição do mar; o controlo das pescas; o combate aos tráficos ilícitos e à imigração ilegal por

²⁵² Ver mais em: <https://www.gouvernement.fr/secretariat-general-de-la-mer-sgmer> (lido em 30-Dez-2018).

via marítima; a delimitação dos territórios e espaços marítimos; e a extensão dos limites da plataforma continental (Boyer e Branger, 2005). A vigilância marítima foi especificada em pormenor no *décret n°2011-2108*, e exclui os portos e os estuários.

Novo impulso político, virado para o mar, veio com o Presidente Sarkozy a propor a criação de “*une fonction "garde-côtes" pour organiser la mutualisation des moyens humains et matériels de toutes les administrations de l'État intervenant sur la mer et le littoral, autour de priorités clairement identifiées, sous l'autorité des Préfets maritimes.*” (Sarkozy, 2009); seguiu-se ainda em 2009 o *Livre bleu—Stratégie nationale pour la mer et les océans (Premier-ministre, 2009)*. A criação da *fonction garde-côtes* concretizou-se no *décret n°2010-834*, introduzindo no *décret n°95-1232* a nova nomenclatura, o fim de aumento de eficiência pela partilha acrescida e os objetivos de maior coordenação²⁵³, envolvendo o *CIMer* e a criação do *comité directeur de la fonction garde-côtes*, sob a presidência do *SGMer* e reunindo os dirigentes dos sete serviços públicos com atribuições na *action de l'État en mer*. O *décret n°2011-919* criou o *centre opérationnel de la fonction garde-côtes*, sob a autoridade do *SGMer*, sediado no *état-major de la Marine* em Paris, mas separado do centro militar, para acompanhar em permanência a situação marítima quanto à segurança (*sécurité e sûreté*), à economia e ao ambiente (Britz, 2010; Tallec, 2010; Sauvé, 2011; Monconduit, 2012; Rousseau, 2013). Este centro recebe informação do sistema *SPATIONAV* (já na sua segunda versão) da *marine nationale* de vigilância e registo da situação marítima nos espaços sobre os quais a França tem responsabilidades, e põe essa informação à disposição das autoridades militares e civis (como o *préfet maritime*), pois o que se passa no mar pode ter relevância para a defesa e para a *action de l'État en mer* (Michoux, 2007). Como as *douanes* têm jurisdição em todos os espaços marítimos e asseguram a vigilância permanente no mar cooperam com a *gendarmerie maritime* (em especial, no mar territorial), com o *SAR*, com os *préfets maritimes* e com a *marine nationale* (no alto mar, com embarque de autoridades aduaneiras); por isso, têm uma organização territorial marítima que espelha a da *action de l'État en mer*.

G.2.1 *Préfet maritime*

O *préfet* é um órgão administrativo do Estado, desconcentrado, que representa o Governo (cada um dos ministros e o primeiro-ministro) na sua jurisdição, criado após a Revolução de 1789, com as modalidades de *préfet de département*, em terra, e *préfet maritime (Premar)* para o mar (e outras). Este foi criado na reforma da *marine nationale* pelo *règlement*

²⁵³ A expressão *garde-côtes* já existia no contexto dos serviços aduaneiros (Dubois, 2007: 20).

sur l'organisation de la marine de 27-Abr-1800 (Duvergier, 1826: 193-197) e fez dela parte durante mais de um século. Essa reorganização da *marine nationale* criou seis *arrondissements*²⁵⁴, cada um dos quais presidido por um *préfet maritime* (Lepec, 1839: 497-504), com funções de defesa militar da costa e delegado regional do Governo para assuntos marítimos. O *préfet maritime* foi abolido pela *ordonnance* de 29-Nov-1815 e restaurado pela *ordonnance* de 27-Dez-1826, só nos cinco maiores portos militares²⁵⁵; foi confirmado pela *circulaire* do ministro da Guerra de 11-Mai-1827 (Savigny, 1851: 36; Duvergier, 1837: 135-140, 1838a: 297); foi revisto pela *ordonnance* de 14-Jun-1844 (Duvergier, 1844: 657-669); o *décret* de 22-Abr-1927 reorganizou a *marine militaire* e pouco alterou o *préfet maritime*²⁵⁶; o *décret n°90-594* reformou o modelo de 1927, mas apenas quanto às divisões territoriais²⁵⁷. É a principal autoridade marítima, não tendo jurisdição no interior dos portos e dos estuários, nem no DPM; anima e coordena os serviços que executam as *actions de l'État en mer*, incluindo as policiais, que têm natureza civil, embora o *décret n°2004-112* determine que o *préfet maritime* continue a ser (na França continental, em 2019) um oficial-general da Armada, que acumula com *commandant de zone maritime*, cargo para o mesmo posto (vice-almirante), de acordo com o *décret n°73-237* e o *décret n°74-968*, substituídos pelo *décret n°2007-584* (art.D 1431 e 1432); o *commandant de zone maritime* tem um estado-maior que também apoia o *préfet maritime*; o titular deste cargo civil é de escolha pessoal e cabe ao Governo; a nomeação é feita por decreto do Presidente da República²⁵⁸, no qual se referem as funções civis e militares a desempenhar pelo nomeado, e a data em que inicia funções (Langavant, 1978; 605-606; Morin, 2016: 7-8).

²⁵⁴ As costas e os portos principais eram à data: Mancha até Dunkerke inclusivé, sem porto principal definido; Mancha, de Dunkerke até Cherbourg, sendo Le Havre o porto principal; de Cherbourg até Quimper, sendo Brest o porto principal; de Quimper até ao Loire, sendo Lorient o porto principal; do Loire até à fronteira de Espanha, sendo Rochefort o porto principal; e as costas mediterrânicas, sendo Toulon o porto principal (art.2). Os restantes portos designavam-se *postes*.

²⁵⁵ Eram Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon (Luc, 2005: 957).

²⁵⁶ A costa continental foi dividida em 3 regiões marítimas, cujos portos-sede eram: da 1ª, Cherbourg; da 2ª, com três *arrondissements*, Brest, Lorient e Rochefort; e da 3ª, Toulon (Luc, 2005: 957).

²⁵⁷ Passou a haver apenas duas regiões marítimas, uma com o porto-sede em Brest (Atlântico), e outra em Toulon (Mediterrâneo), cada uma com o seu *préfet maritime*. Mas passou a haver um *préfet maritime* atribuído em exclusivo ao *arrondissement maritime* de Cherbourg (Canal da Mancha e Mar do Norte), e confirmado pelo *décret n°91-675*.

²⁵⁸ O *statut générale des militaires* indica que a nomeação para um órgão militar se faz por decreto do Governo e do Presidente da República (art.33 da *loi n°2005-270*).

G.2.2 *Administration des affaires maritimes*

A *administration des affaires maritimes* ou *administration maritime en France* reúne os serviços do Estado tratam da aplicação das leis relativas às questões marítimas, como os registos profissionais dos marítimos e patrimoniais de navios, as lotações dos navios, a segurança marítima e da navegação, a exploração de recursos no mar (vivos, minerais, etc), o combate à poluição do mar, e outras. Teve origem na *marine nationale*, da qual se autonomizou quando o *décret* de 07-Out-1902 criou um *corp de administrateurs de l'inscription maritime* (distinto do corpo de oficiais embarcados), uniformizado, responsáveis pela inscrição marítima²⁵⁹, polícia das pescas, da navegação, da pilotagem e do domínio público marítimo, acidentes e naufrágios, e pelos regimes de proteção social para o pessoal da marinha mercante; este corpo tinha as suas estrutura e hierarquia próprias, distintas da *marine*²⁶⁰; era um serviço desconcentrado e estava organizado territorialmente de acordo com os *arrondissements maritimes*, os quais se dividiam em *quartiers* (de acordo com a lei de 1795 sobre a inscrição marítima); os *chefs de quartier* tinham competências de polícia geral no mar próprias ou delegadas pelo *préfet maritime*²⁶¹; funcionavam na dependência deste só quanto à inscrição marítima; estes serviços públicos gozavam de larga autonomia na regulação das profissões marítimas, do ingresso à morte (Goujon e Desmonts, 1902: 556-560; Gille et al, 2001). O *décret* de 08-Nov-1926 reformou a organização superior e criou o *inspecteur générale des services de l'inscription maritime* (Bocquet, 1926: 795-796). O *décret n°67-431* retirou o recrutamento militar às atribuições da *inspection générale*, e mudou a

²⁵⁹ Dispositivo de registo dos marítimos e de recrutamento militar de jovens rapazes, sobretudo para a Armada, cuja regulação (surgida após a “*levée en masse*”, ou conscrição em massa, determinada pelo *décret* de 16-Ago-1793), foi marcada durante quase dois séculos pela *loi concernant l'Inscription maritime du 25 Octobre 1795 (3 Brumaire an 4)* e pelo controlo pela Armada (Rondonneau, 1818: 659-664).

²⁶⁰ O *décret* de 1906 que repartiu as atribuições sobre a marinha mercante entre o ministro do Comércio e da Indústria e o ministro da Marinha iniciou a sua autonomia face à *Marine nationale*; mas esta vai manter ainda diversos serviços civis, pelo que não era correto designá-la então por Armada (marinha de guerra). Entre as atribuições que deixaram o Ministério da Marinha contavam-se as escolas de hidrografia e de navegação comercial e o serviço de pilotagem; e passava a ser ouvido sobre as pescas (Goujon e Desmonts, 1906: 537-538). Chegou a existir Subsecretaria de Estado da Marinha Mercante do Ministério da Marinha, criada pelo *décret* de 1913 (Lange, 1913: 221-222); e um Ministério da Marinha Mercante de 1929 a 1940, enquanto a *armée de mer* dependia apenas de uma secretaria de Estado (Langavant, 1978: 602). A marinha mercante sofreu um impulso de desenvolvimento por Jean Morin, *secrétaire général de la marine marchande* de 1963 a 1968 (Langavant, 1978: 602; Odier, 2009: 78); mas este órgão (criado por *décret* de 08-Set-1944) foi substituído por um *dirécteur-général de la marine marchande*, também extinto em 1981.

²⁶¹ São os órgãos que mais se aproximam do capitão de porto português ou italiano.

designação de *administrateurs de l'inscription maritime* para *administrateurs des affaires maritimes*; seguiram-se novos estatutos das carreiras dos *affaires maritimes*, primeiro, pelo *décret n°76-1228*, sobre os *officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes*, e pelo *décret n°77-32* (na forma, idêntico ao anterior) sobre os *administrateurs des affaires maritimes*; ambos estatutos definiram carreiras militares de oficiais da *marine nationale*, paralelas aos oficiais da Armada, mas autónomas. O *décret n°84-191* determinou que os *administrateurs des affaires maritimes* representam localmente o *préfet maritime*. O *décret n°84-385* criou o *corps des attachés des affaires maritimes* e pôs em vigor o seu estatuto de carreira, civil. Este corpo foi substituído pelos *inspecteurs des affaires maritimes*, também civis, pelo *décret n°92-1204*, que pôs em vigor um estatuto próprio, poucos anos depois substituído por outro, pelo *décret n°97-1028*. Os *officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes* viram a sua carreira reformada pelo *décret n°2008-932*, que revogou o *décret n°76-1228*; e os *administrateurs des affaires maritimes*, pelo *décret n°2008-935*, que revogou o *décret n°77-32*. O *décret n°2012-1546* determinou a extinção do *corps technique et administratif des affaires maritimes*, o qual, com os *professeurs de l'enseignement maritime*, foram inseridos no *corps des administrateurs des affaires maritimes*, que continuou a ser um corpo de oficiais da *marine nationale* com a carreira paralela aos oficiais da Armada²⁶², mas autónoma, com atribuições em todas as atividades marítimas, e em algumas de defesa; revogou o *décret 2008-932* e alterou muito o *décret 2008-935*.

A integração dos *affaires maritimes* nos ministérios tem mudado com os governos: já dependeu diretamente do primeiro-ministro (1986), do ministro responsável pelos transportes (1988), do ministro do mar (quando existiu, de acordo com o *décret n°2005-1029*) e do ministro responsável pelo ambiente (2019). O *décret n°97-156* reformou as atribuições e as designações dos serviços desconcentrados dos *affaires maritimes*; passaram a designar-se *Directions regionaux des affaires maritimes* e *Directions départementales et interdépartementales des affaires maritimes* (Confolent, 2007); estas são serviços locais que substituíram os *quartiers* e os *chefs de quartier* passaram a ser *directeurs*; onde coincide a sede de um serviço local com a de um regional, o diretor acumula as duas funções. O *décret n°2005-471* reformou o *Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer*, e criou a *Direction générale de la mer et des transports*, na qual se integrou a *Direction des affaires maritimes*; o *arrêté* de 23-Mai-2005 densificou-o

²⁶² Embora as funções sejam 95% civis (Chabrol, 1996: 24).

e definiu as atribuições desta última, no âmbito da segurança marítima safa (*sécurité maritime*) e segura dos navios (*sûreté des navires*), da formação e das escolas dos marítimos, do SAR, do assinalamento e da vigilância marítimos, e do combate à poluição do mar. O *décret n°2008-680* reformou de novo o *Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire*, criando a *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer*, na qual se integra a *Direction des affaires maritimes*, sem alterar as suas atribuições. O *décret n°2010-130* criou as *Directions interrégionales de la mer*²⁶³ e definiu quatro regiões (Mediterrâneo, Atlântico e duas para a Mancha), cada qual com a sua *direction*, então na dependência do ministro do Mar e do ministro responsável pelo ambiente, podendo colaborar com o ministro responsável pelas pescas; em cada uma existem *Centres de sécurité des navires* em portos secundários, centros de SAR, balizas e faróis, e depósitos de equipamento de combate à poluição do mar; os novos serviços estão sob a autoridade direta do *préfet maritime* e têm autoridade sobre as *Directions des Affaires maritimes*, dentro das atribuições previstas no *décret 2008-680*; têm meios próprios de ação no mar, as *unités légères des Affaires maritimes (ULAM)* e navios-patrolha (Boyer e Branger, 2005:15-20). O *décret n°2018-483* alterou o *décret n°2008-680* e mandou a *Direction des affaires maritimes* coordenar, através das *délégation à la mer et au littoral*, que são as *Directions départementales* criadas em 1997, as políticas inseridas nas atribuições acima referidas; visam resolver as dificuldades de coordenação entre os vários serviços públicos com atribuições no mar. Serviço público desde 1792, o assinalamento marítimo faz parte desde 1988, exceto nos portos, das atribuições dos *affaires maritimes*, em concreto do *Bureau des phares et balises* da *Sous-direction de la sécurité maritime* (2019) da *Direction des affaires maritimes* do *Ministère de la Transition écologique et solidaire*, e as suas atribuições incluem o assinalamento das praias e da costa (Faberon, 1993: 27-28).

Importa registar que o *décret n°2008-681* criou a *inspection générale des affaires maritimes* por fusão da *inspection générale des services des affaires maritimes* (1984) e da *inspection générale de l'enseignement maritime*, que foram extintas. O *inspecteur générale des affaires maritimes* é o chefe dos *administrateurs des affaires maritimes*²⁶⁴, e depende

²⁶³ As *directions interrégionales* concretizam o modelo de coordenação interministerial desconcentrada das administrações públicas francesas, de acordo com o *décret n°92-604* substituído pelo *décret n°2015-510*.

²⁶⁴ O perfil de atribuições do inspetor (art.2 do *décret n°2012-1546*, em vigor em 2019), quanto à defesa dos interesses do pessoal do serviço, assemelha-se mais a um sindicato, do que a um serviço de auditoria e avaliação (Morin, 2016: 10).

funcionalmente do *ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Os *administrateurs des affaires maritimes* representam a França nas organizações internacionais relacionadas com o mar; e aplicam o regime disciplinar sobre os marítimos.

G.2.3 Investigação de acidentes marítimos

A investigação de acidentes marítimos merece uma breve nota, para notar que a *loi n°2002-3* atribuiu aos então *officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes*, a competência (mas não a obrigação) para elaborar inquéritos técnicos sobre *événements de mer* (acontecimentos de mar), os quais foram definidos na *loi n°67-545*. A *loi n°2006-686* alterou aquela lei, mas não alterou a investigação dos acontecimentos de mar. A *ordonnance n°2010-1307* revogou as normas relativas aos referidos inquéritos (art.14 a art.24), mas a matéria passou a estar regulada pelo *Code des transports* (art.L1621), por harmonização com a UE. O *décret n°2010-1577* publicou a resolução MSC.255(84) da IMO, sobre normas para a realização de inquéritos sobre os *accidents de mer* ou *événements de mer*, designados “*enquête nautique*”, e que estão a cargo do *Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer)*, criado por este diploma. O *enquête nautique* sucede-se ao *rapport de mer* (relatório de mar ou protesto de mar) previsto na *loi n°2013-431* e regulado pelo *décret n°2016-761*, inserido no *Code des transports*.

G.2.4 Formação dos marítimos

É ainda relevante referir a formação e as escolas marítimas, pela relação direta com os *affaires maritimes*. A formação dos marítimos remonta à *ordonnance de la marine* de Colbert (1681), que a previu e regulou²⁶⁵, visando ensinar a arte de navegar. A reforma da formação marítima, posta em vigor pelo *décret n°47-501*, criou três secções no corpo docente, que passaram a designar-se *professeurs de la marine marchande (d'hydrographie, mécaniciens e de technique)*; a direção superior foi atribuída ao *inspecteur général de l'enseignement maritime*, por lei, um professor de hidrografia. Com a *loi n°58-275* e o *décret n°58-1035*, as antigas escolas de hidrografia passaram a designar-se *écoles nationales de la marine marchande*. Com o *décret n°67-307*, este corpo de professores passou a *professeurs de l'enseignement maritime* e o seu estatuto revisto foi posto em vigor pelo *décret n°77-33* (idêntico, na forma, aos decretos 76-1228 e 77-32). O *décret n°2008-934* iniciou a extinção do

²⁶⁵ Em concreto, no título VIII, com oito artigos, intitulado *Le Professeur d'Hydrographie* e cuja tradução pelo sentido que lhe foi então atribuído será “o professor da água”.

corps militaire des professeurs de l'enseignement maritime. Por fim, o *décret n°2010-1129* fundiu as *écoles nationales de la marine marchande* na *école nationale supérieure maritime*, encerrando de vez o modelo de Colbert.

G.2.5 Code disciplinaire et pénal de la marine marchande

Dentro da codificação do direito marítimo, com raízes em Richelieu e Colbert, destaca-se uma especificidade do modelo francês: a existência de um regime penal e disciplinar próprio dos marítimos, através do *Code disciplinaire et pénal de la marine marchande*, posto em vigor por *décret* em 1852 (Duvergier, 1852: 314-316 e 360-375); foi substituído por lei de 1926, com profundas alterações, em particular ao suavizar e dignificar as penas (Bocquet, 1926: 894-907); o *décret n°60-1193* separou o regime penal do disciplinar. Estruturais no modelo de 1852 eram os tribunais marítimos, criados nos portos de Brest, Toulon, Rochefort et Lorient, por *décret* de 1806, presididos por um contra-almirante nomeado pelo *préfet maritime* e compostos sobretudo por oficiais da Armada e um ou dois magistrados judiciais (Duvergier, 1836: 46-52); também foram criados tribunais de comércio, mas no âmbito dos códigos do comércio (em 1848 e 1852); foram abolidos por lei de 1926 (tendo as matérias passado para o direito comum), mas em 1939 foram criados os *tribunaux maritimes et commerciaux* por *décret*, presididos por *administrateurs de l'inscription maritime, chefs de quartier* e incluindo um juiz; com a reforma do processo penal de 1993²⁶⁶, estes tribunais passaram a ser presididos por um juiz. A *ordonnance n°2012-1218*²⁶⁷ pôs em vigor nova reforma profunda que passou a designar o código por *loi relative à la répression en matière maritime* e os tribunais só por *tribunaux maritimes*; esta opção deveu-se à *Décision n°2010-10QPC* do *Conseil Constitutionnel*, que declarou a inconstitucionalidade do art.90 do código e a composição do tribunal, porque a posição dos militares-juízes (subordinados ao Governo) contrariava o princípio de separação de jurisdições – determinando assim o fim do domínio dos oficiais da Armada nestes tribunais e a normalização do seu funcionamento com magistrados, mas assessorados por oficiais da Armada; e mantém-se em 2019.

G.2.6 Salvamento marítimo

²⁶⁶ Posta em vigor pela *loi n°93-2* (04-Jan-1993) e alterada, no que aqui importa, pela *loi n°93-1013* (24-Ago-1993).

²⁶⁷ Em Portugal, o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante foi posto em vigor por carta de lei de 04-Jul-1864 (12 anos depois do francês); foi substituído por novo código posto em vigor pelo decreto-lei n°33252 (20-Nov-1943) (17 anos depois do francês), profundamente alterado por via da CRP, mas com diversas normas ainda em vigor (Paulo, 2018: 169-171).

A organização do SAR tem evoluído ao longo dos séculos, mas modernizou-se a partir do *Plan Morin* de 1966, que visou desenvolver a marinha mercante (Odier, 2009); o primeiro passo foi dado pela criação, ainda nesse ano, do *centre régional opérationnel de défense* em Lorient; até então, o SAR era realizado por duas organizações (privadas) a *Société Centrale de Sauvetage des Naufragés* (1865) e a *Hospitaliers Sauveteurs Bretons* (1873); fundiram-se em 1967 e criaram a *Société nationale de sauvetage en mer*²⁶⁸, para o SAR até 20 milhas da costa e a banhistas na costa. Ainda em 1967, foi criado um *centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage* (CROSS) para substituir o de Lorient; seguiu-se um CROSS para a região marítima do Mediterrâneo em 1968, e em 1970, para a Mancha²⁶⁹. Com o *décret n°70-660* começou a edificação do moderno modelo de SAR francês; atribuiu estas missões ao MDN no mar alto, e ao Ministério dos Transportes perto da costa; a execução cabia à *Société nationale de sauvetage en mer*, mas se era necessária a intervenção da Armada, era esta que passava a dirigir as operações. Havia três CROSS dirigidos por *administrateurs des affaires maritimes*; o *préfet maritime* não tinha competências explícitas; eram operados por militares disponibilizados pelo MDN ao Ministério dos Transportes e por este suportados; de acordo com o *Code des communes*²⁷⁰, o salvamento a banhistas e costeiro era competência dos *maires* (Langavant, 1978). O *décret n°83-217* reformou o modelo de 1970, atribuindo a responsabilidade política do salvamento marítimo ao ministro do Mar e a direção operacional ao *préfet maritime*, que passou a ter um CROSS na sua dependência; os CROSS ficaram integrados no Ministério do Mar, eram dirigidos por *administrateurs des affaires maritimes* e operados por militares disponibilizados pelo MDN (pessoal não-especializado nestas funções e por comissões temporárias de três anos) àquele ministério e por aquele suportados. O *décret n°88-531* integrou a Convenção de Hamburgo de 1979 (SAR) no quadro legal francês, alterando o modelo na forma, para lá de integrar os CROSS na rede internacional criada pela Convenção, e de estimular a articulação entre o socorro a banhistas nas praias e junto a elas, e os CROSS; criou um organismo de estudo sobre o salvamento marítimo, e atribuiu-lhe o

²⁶⁸ É uma associação sem fins lucrativos com declaração de utilidade pública, e subvenções públicas, que realiza salvamento marítimo e costeiro, através de voluntariado. Ver mais em: <https://www.snsm.org/> (lido em 14-Dez-2018).

²⁶⁹ O *CROD LORIENT* passou a *CROSS Etel* (Atlântico, 1967), e foi seguido do *CROSS La Garde* (Mediterrâneo, 1968), do *CROSS Jobourg* (Mancha Central, 1971), do *CROSS Gris Nez* (Mancha e Pas-de-Calais, 1977), do *CROSS Corsen* (Mancha Oeste, 1982) e, só no verão, *Sub-CROSS Aspretto*, na Córsega (dependente de *CROSS La Garde*).

²⁷⁰ Desde 2017, esta matéria passou a ser regulada pelo *Code général des collectivités territoriales*.

acrônimo *SECMAR*, que sobreviveu a diversas reformas. A *Instruction* de 29-Mai-1990 definiu os procedimentos operacionais e de coordenação em pormenor (Baraduc et al, 2009). O modelo sofreu algumas alterações com o *décret n°2014-1253*, que revogou o *décret n°88-531* e inseriu o *SGMer* no dispositivo, sob a autoridade do ministro responsável pelos assuntos do mar; mas ao *préfet maritime* foi atribuída a competência para recorrer a outros centros operacionais públicos (se as operações *SAR* o exigirem), e a competência para assumir a direção das operações; fora isso, o modelo de 1983 manteve-se na substância. Além do *SAR* marítimo, os *CROSS* têm por missão vigiar permanentemente a navegação e a poluição marítimas, e receber e encaminhar os alertas das ameaças à segurança (*sûreté*) a navios e no mar em geral; já tiveram a vigilância das pescas marítimas e passaram a ter a difusão de avisos à navegação (Boyer e Branger, 2005). A vigilância e a fiscalização das pescas marítimas passaram a ser atribuições do *Centre national de surveillance des pêches* criado pelo *arrêté* de 17-Abr-2012, do Ministério da Agricultura.

G.2.7 Fiscalização das pescas marítimas

A fiscalização das pescas marítimas é uma das vertentes da *action de l'État en mer*; era uma missão da Armada, progressivamente transferida para as polícias; assim, em 1926 passou a ser competência da *gendarmerie departementale* (logo após absorver a *gendarmerie maritime*), quanto às pescas costeiras (Bocquet, 1926: 908), as únicas em que o Estado detinha então competências. As pescas começaram a ser reguladas pelo *décret* de 09-Jan-1852 (Duvergier, 1852; 53-56). O *décret n°83-582* modernizou o regime de fiscalização das pescas marítimas, que vinha de 1852; manteve o regime penal de sanções²⁷¹; autorizou os comandantes dos navios do Estado a constatar e investigar infrações neste âmbito. Com o *décret n°93-782* as pescas deixaram o Ministério dos Transportes e passaram para o da Agricultura, o que o *décret n°2008-636* manteve; o *décret n°2013-667* integrou as pescas no *Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie*, mas o *décret n°2017-1081* retornou-o à Agricultura, onde se mantém (2019).

G.2.8 Hidrografia

A respeito da hidrografia, embora tenha um passado longo, inserida na *marine nationale*, basta notar aqui que o *décret n°71-396* criou o *service hydrographique et*

²⁷¹ Porém, o *décret n°89-554* pôs em vigor um *régime de transaction*, pelo qual quem estivesse para ser acusado em tribunal por uma infração de pesca podia evitar essa acusação mediante o pagamento de uma indemnização ao Estado, o que se aproxima de um regime sancionatório administrativo. O regime em causa foi regulado por uma circular ministerial da mesma data.

oceanographique de la marine (SHOM) e definiu as suas atribuições, de apoio às missões militares-navais. O *décret n°2007-800*, que passou a integrar o *Code de la défense* em 2008, reformou o *SHOM* e colocou-o na dependência direta do ministro da Defesa, sob um conselho de administração, presidido pelo *chef d'état-major de la marine* e composto por mais 18 membros, entre os quais o *chef d'état-major des armées* e o *SGMer*, ou seus representantes; e é dirigido por um diretor-geral, qualificado de acordo com critérios técnicos, por mandatos de 3 anos. O *SHOM* tem por atribuições servir a navegação marítima francesa, militar e civil, e apoiar as missões militares e todas as entidades que possam beneficiar da informação de que dispõe sobre o mar e o litoral, e representa a França na OHI.

G.2.9 Proteção ambiental

A poluição do mar é um problema reconhecido na legislação antes de ocorrerem os acidentes de grande dimensão ocorridos em França. Assim, a *loi n°64-1245* já proibiu as descargas de poluentes no mar, no contexto da prevenção da poluição das águas em geral, e só punia os ilícitos com penas. A *loi n°64-1331* é uma lei especial, para punir a poluição por hidrocarbonetos. A *loi n°76-599* pôs em vigor o regime sancionatório aplicável aos ilícitos de poluição marítima (voluntária e involuntária), que era apenas penal²⁷²; e atribuiu a competência para investigar e determinar as infrações a, entre outros, os comandantes dos navios da *marine nationale*. A *loi n°83-583*, que substituiu a *loi n°64-1331* a partir de 01-Jun-1990, atualizou e agravou as penas de 1964, e alargou, entre outros, aos comandantes de navios oceanográficos do Estado a recolha de provas e a investigação das infrações. O *décret n°84-810* pôs em vigor normas para regular os navios quanto à sua segurança (*sécurité*), habitabilidade e poluição do mar. O *arrêté* de 06-Dez-1990 previu a função de polícia das águas e da poluição marítimas, mas sem atribuir competências a serviços específicos. A *loi n°92-3*, lei da água, já o fez, mas só genericamente em relação ao mar; alterou várias normas da *loi n°64-1245*, mas manteve o regime sancionatório penal e especificou um leque alargado de autoridades com competência para investigar e apurar as infrações de poluição das águas. A *ordonnance n°2000-914* revogou no todo ou em parte a *loi n°64-1245*, a *loi n°76-599*, a *loi n°83-583* e a *loi n°92-3*, e colocou as normas sobre a poluição das águas no *Code de l'environnement*. Mais normas punitivas de ilícitos de poluição marítima ou contra os bens culturais marítimos constam do *Code des transports* e na *loi n°2004-204*, que introduziu as

²⁷² A França não tem um regime sancionatório administrativo para os ilícitos de poluição, e outros, no âmbito marítimo.

novas normas no *Code de procédure pénale* (Título XXVI). A *ordonnance n°2005-805* alterou e atualizou várias normas sobre as polícias das águas, destacando-se a substituição na legislação relevante da expressão “*préfet maritime*” pela mais genérica “*représentant de l’État en mer*”, que pode apenas visar tornar a lei mais abrangente. O *décret n°2014-1428* atualizou e reformou o *décret n°84-810* e está em vigor (2019).

G.2.10 Combate à poluição do mar

O combate à poluição do mar institucionalizou-se em França após o encalhe do “Torrey Canion” em 1967, através de um plano operacional posto em vigor por uma *Instruction ministérielle* de 23-Dez-1970, “*Pollution de la mer et des côtes par les hydrocarbures–Plan Polmar*” (Lagadec, 1981: 109-115). O encalhe do “Amoco Cádiz” em 16-Mar-1978 teve maior impacto, a começar pelo *décret n°78-421*, que determinou que o comandante de navio que transportasse hidrocarbonetos acresciam deveres de informação ao *préfet maritime*, sobre os seus movimentos e acidentes de mar antes de entrar nos, ou perto dos, espaços marítimos franceses. O fulcro desta subpolítica pública tem estado nos instrumentos regulamentares e no *Plan POLMAR* em especial. O plano de 1970 foi revisto através da *circulaire du premier-ministre* de 12-Out-1978 que deu cobertura à instrução de 12-Out-1978, que o apresentou em detalhe. Seguiu-se a criação da *commission d’études pratiques de lutte antipollution (CEPPOL)* em 09-Jan-1979, integrada na *marine nationale*, para executar o *Plan POLMAR* (Faberon, 1993: 90-97); nova instrução de 28-Mar-1996 substituiu a de 1979. Em 1997, o *Plan POLMAR* foi revisto pela *circulaire du premier-ministre* de 17-Dez-1997 e uma instrução detalhada do mesmo dia. O acidente do “Erika” em 1999 causou nova revisão do *Plan POLMAR*, concretizado na instrução de 02-Abr-2001 relativa à intervenção das autoridades públicas no caso de grandes acidentes marítimos, e na *circulaire du premier-ministre* de 04-Mar-2002 e na correspondente instrução do mesmo dia, e outra instrução do mesmo dia sobre o financiamento das operações de combate à poluição; face à dimensão dos acidentes passou a estar previsto um plano para o mar, o *POLMAR/Mer*, e outro para terra, o *POLMAR/Terre*, e um *Plan de Secours à Naufragés*. O modelo terá funcionado como esperado no acidente do “Prestige” e só houve nova revisão, pela instrução de 11-Jan-2006, para envolver mais serviços públicos no planeamento e nas operações – como o *SHOM*, para prever a deriva dos derrames. A instrução que regulava a *CEPPOL* foi substituída em 2008 (está em vigor em 2019). No caso dos pequenos derrames locais, compete, de acordo com o modelo de descentralização adotado em relação às praias e à costa, aos *maires* atuar, embora possam pedir apoio a outras entidades, como a *CEPPOL*.

Embora a missão operacional esteja atribuída à *marine nationale*, desde 2005 os *bâtiments de soutien, d'assistance et de dépollution (BSAD)* foram fretados no mercado, são civis e do tipo de apoio a plataformas de exploração no mar²⁷³; estão distribuídos pelas várias regiões marítimas e dependem do *préfet maritime*. Em 2003, todos os navios (fretados, militares e civis) atribuídos à *action de l'État en mer* passaram a estar caracterizados com marcas tricolores inclinadas no costado, típicas das guardas costeiras, para mais clara identificação no mar²⁷⁴.

G.2.11 Plans ORSEC

Entretanto, os problemas de poluição marítima foram enquadrados no âmbito dos grandes riscos e da atuação perante os mesmos, e passaram a estar associados a planos de socorro. Embora o socorro já fosse praticado e estivesse organizado em França há séculos, só em 1952 foram formulados planos de socorro abrangentes (por via administrativa), os *Plans ORSEC (ORganisation des SECours)*, mas visavam sobretudo sinistros por incêndio; atribuíram a direção das operações ao *préfet* (terrestre) e ao *maire*, e ao representante local da *inscription maritime*. A *loi n°87-565* reformou profundamente este modelo de socorro, que passou a *sécurité civile* (proteção civil), como política pública de prevenção e proteção de pessoas, bens e o ambiente, contra acidentes, sinistros e catástrofes; manteve a designação dos *Plans ORSEC*, mas o acrónimo passou a traduzir *Organisation de la Réponse de Sécurité Civile* e os planos passaram a planos de urgência, segmentados de acordo com a dimensão territorial afetada (nacional, regional ou local) e os problemas em concreto; estabeleceu que a direção das operações era derivada da autoridade de polícia – o *préfet maritime*, caso o sinistro ocorresse no mar. Nova reforma profunda foi posta em vigor pela *loi n°2004-811*, de modernização da *sécurité civile*; manteve o *maire*, o *préfet* e o *préfet maritime* como as autoridades que ativam o *Plan Orsec* específico para o problema em causa, dirigem e coordenam os recursos e as operações²⁷⁵; mas criou *Plans Orsec maritimes*, para os problemas

²⁷³ Está em vigor (2019) um contrato (renovável a cada dois anos) para quatro destes navios, adquiridos por concurso público internacional em 2015 no valor de quase €23m (*CdM*, 2005). Entretanto, está em curso o processo de aquisição (2018-2019) de quatro navios de apoio, não-armados, para a *Marine nationale*, da classe “Loire”, no valor de €160m (Cabirol, 2015; *Cols Bleus*, 2018).

²⁷⁴ Decisão do Primeiro-Ministro de 17-Jun-2003, que concretizou uma decisão tomada na reunião do *CIMER* de 29-Abr-2003, no âmbito da formulação da reforma da *action de l'État en mer* de 2004 (*Premier ministre*, 2003).

²⁷⁵ O *décret n°2005-1156* regulou os planos a cargo do *maire*, incluindo nas praias e na orla costeira (até 300 m da costa).

ocorridos no mar, e se estes tiverem impacto em terra, determinou que os *préfet* terrestres devem coordenar-se com o *préfet maritime*. O *décret n°2005-1157* estabeleceu os princípios a que os *Plans Orsec* devem obedecer, e as normas específicas para os *Plans Orsec maritimes*, designadamente, o catálogo e a análise dos riscos. A *Instruction de 28-Mai-2009* regulou a elaboração dos *Plans Orsec maritimes*, nos quais se incluíam, por exemplo, as operações *SAR*, os *Plans POLMAR* e o acolhimento de navios em perigo; foi complementada pela *Instruction de 13-Mai-2013*, sobre a *Sauvetage maritime de grande ampleur* (operações de salvamento marítimo em massa). A *ordonnance n°2012-351*, que pôs em vigor a parte legislativa do *Code de la sécurité intérieure* (e alterou outros), também regulou os *Plans Orsec maritimes*, no âmbito geral do socorro e gestão de crises (Título VI) e atribuiu ao *préfet maritime* a competência para aprovar por *arrêté* os respetivos planos (art.L.741.4 e seguinte). O *décret n°2014-1252* esclareceu que o âmbito das operações *SAR* a cargo do *préfet maritime* excluía os portos e os estuários. O *décret n°2014-1253* pôs em vigor a parte regulamentar do *Code de la sécurité intérieure* (e alterou outros), substituiu as normas relativas aos *Plans Orsec* postas em vigor pelo *décret n°2005-1157* e reformou os *Plans Orsec maritimes* (art.R.741.15 a art.R.741.17); de notar que estabeleceu a obrigação de testar regularmente as normas e os dispositivos em exercícios (*CEDRE*, 2015). Apesar de a direção das operações estar a cargo do *préfet maritime*, e da execução do combate à poluição do mar estar a cargo da *CEPPOL* e da *marine nationale*, as orientações técnicas e políticas têm origem noutros ministérios, e estão sobretudo codificadas no *Code de l'environnement*.

G.2.12 Locais de refúgio

Um problema que se põe às autoridades marítimas é o de locais de refúgio (*lieux de refuge*) para navios em perigo (*navires en détresse*). Para transpor neste âmbito a diretiva 2002/589/CE, foi adotado o *décret n°2012-166*, que atribuiu ao *préfet maritime* a competência para decidir sobre os locais de refúgio, para proteger a segurança de pessoas e bens e evitar atentados contra o ambiente; esta norma foi integrada no *Code des ports maritimes* (art.R*304-12); contudo, esta parte do código foi revogada pelo *décret n°2014-1670*, mantendo-se o *décret n°2012-166* em vigor, desta feita inserido no *code des transports* (art.R5331-27).

G.3 OFICIAIS DA ARMADA EM FUNÇÕES DE POLÍCIA

O combate à pirataria e ao tráfico de estupefacientes pelo mar estiveram na origem de legislação, a começar pela *loi n°94-589*, que regulou em termos gerais o uso dos poderes de polícia no mar, pelos comandantes de navios (militares ou policiais) do Estado (*commandants*

des bâtiments et aéronefs de l'État). A densificação foi feita no *décret n°95-411*, regulando o uso de tiros de aviso e o uso da força (como a apreensão do navio suspeito ou o tiro direto, mas nunca contra pessoas) no mar, que só podem ocorrer com autorização do *préfet maritime*, o qual tem de informar de imediato o Governo. O *décret n°97-545* atribuiu a competência aos comandantes e aos imediatos dos navios da Armada, a oficiais de segurança e a oficiais fuzileiros embarcados nestes navios, a vários dirigentes de serviços dos *affaires maritimes* e comandantes de navios do Estado para autuar e investigar infrações detetadas no mar, se possuírem o documento habilitante emitido pelo *préfet maritime*. A *loi n°94-589* foi alterada pela *loi n°2011-13* e pelo *décret n°2011-1213* para densificar os procedimentos a adotar quanto à pirataria. Foi ainda alterada pela *ordonnance n°2019-414* e alargou as competências dos oficiais das FA no combate a ilícitos no mar.

A lei atribuiu a possibilidade de o comandante de navio da Armada com uma missão atribuída de vigilância marítima, e determinados oficiais da respetiva guarnição (além de diversos militares e civis), executarem algumas competências do *officier de police judiciaire (OPJ)*, sem os designar como tal²⁷⁶. Assim, em matéria de tráfico de estupefacientes no alto mar, a *loi n°96-359* admite que possam tomar medidas preventivas e coercivas, sob a autoridade do *préfet maritime*. A *ordonnance n°2004-1374*, confirmada pela *loi n°2005-1550*, atribuiu-lhes a competência para assegurar o cumprimento do direito internacional e interno aplicável, no mar. Quanto à imigração por mar, o *décret n°2007-536* admite que possam levantar autos de notícia e efetuar buscas no mar, sob a direção da autoridade judiciária competente, e se possuírem o documento habilitante emitido pelo *préfet maritime*. Quanto à segurança privada em navios, a *loi n°2014-742* atribuiu-lhes a competência para controlar tal atividade exercida em navios de bandeira francesa. Também desde a *ordonnance n°2010-462*, o *Code rural et de la pêche* autoriza aqueles oficiais nas referidas condições a levantar autos de notícia e efetuar buscas no mar no âmbito da fiscalização das pescas marítimas. Esta *compétence duale* (dupla competência) é inerente ao modelo e é apreciada pelo *SGMer* (Tallec, 2010: 63). De sublinhar que estas competências (e outras) são inerentes às funções policiais, incluindo da *gendarmerie maritime*, cuja atribuição fundamental é assegurar o cumprimento da lei onde o Estado tem soberania ou jurisdição.

²⁷⁶ A possibilidade está prevista em termos gerais no art.537 do *Code de Procédure Pénale*. Diversas outras leis atribuem tais competências a outros funcionários públicos, em razão da matéria e dos serviços.

G.4 PORTOS

Quanto aos portos, a referência inicial é a *loi n°65-491*, que criou o regime dos portos marítimos autónomos; concedeu grande autonomia de gestão dos espaços e das operações portuárias e de polícia nos espaços atribuídos, mantendo-se na esfera pública e vinculados às políticas do Governo²⁷⁷. A *loi n°83-663* admitiu a transferência das competências sobre os portos de comércio e de pesca para os *départements*, e sobre os portos de recreio para as *communes*, com a faculdade de concessão a públicos ou a privados. A divisão de competências de polícia nos portos foi regulada pelo *décret n°83-1104*; algumas foram descentralizadas e outras mantiveram-se no Estado (Rézenthel, 1997; Chlomoudis e Pallis, 2002: 22-34). A *loi n°86-2, loi littoral*, visou a regulação da orla costeira, as condições do seu uso e os usos permitidos, e por isso é uma referência sobre portos de pesca, comerciais, de recreio, e de praias, e das respetivas concessões; em especial, atribuiu ao *maire* competências de polícia nas praias até 300 metros da costa²⁷⁸, normas inseridas no *Code des communes* e no *Code général des collectivités territoriales* (Faberon, 1993: 25-26; Patureau-Prot, 2017). A *loi n°2004-809* reformou aquele modelo de transferência de competências; e a *ordonnance n°2005-898* juntou ao *Code des ports maritimes* a regulação detalhada da polícia e da segurança (*sûreté*) dos portos marítimos (Livro III). A preocupação com a segurança portuária levou a criar o *groupe interministériel de sûreté du transport maritime et des opérations portuaires*, pelo *décret n°2007-476*, fundamental na coordenação dos órgãos e serviços (nacionais, regionais e locais) com atribuições na segurança (*sûreté*) dos portos (*Ministère ...*, 2012). O *décret n°2014-1440* alterou várias normas sobre a polícia dos portos, e transferiu-as do *Code des ports maritimes* para o *Code des transports*; o *décret n°2014-1670* também transferiu a regulamentação sobre os portos marítimos do *Code des ports maritimes* para o *Code des transports*, o qual passou a constituir a referência legal sobre os portos marítimos (2019); já o era sobre os navios e o transporte marítimo em geral (Parte V). A polícia dos portos definida no *Code des transports* em vigor (2019), assenta na autoridade portuária (o órgão dirigente executivo máximo do porto autónomo, ou o órgão equivalente dos demais portos), nos *officiers de port*, e no *commandant de port* (a autoridade funcional da polícia do porto, um *officier de port* ou, caso não haja, um dirigente da autarquia da qual depende o

²⁷⁷ Foram então criados seis portos autónomos: Dunkerque (*décret n°65-935*); Havre (*décret n°65-936*); Rouen (*décret n°65-937*); Nantes e Saint-Nazaire (*décret n°65-938*); Bordeaux (*décret n°65-939*); e Marseille (*décret n°65-940*). Em 2004, foi criado o sétimo porto autónomo, em La Rochelle (*décret n°2004-1378*).

²⁷⁸ A *loi littoral* foi densificada através de diversos *décrets* até 2004, mas não é essencial referi-los aqui e agora. Já sofreram todos diversas alterações significativas, mas a *loi littoral* ainda está em vigor.

porto). A *capitainerie*²⁷⁹ agrupa os *officiers de port* e agentes da polícia dos portos. Não há em França a figura do *harbourmaster*, mas a autoridade portuária dos grandes portos aproxima-se bastante daquele cargo. As autoridades administrativas mais relevantes neste âmbito são, em regra, o *préfet maritime* e o *préfet de département*. Além das normas legais, com origem internacional (como o código *ISPS*) ou nacional (constantes sobretudo do *Code de la sécurité intérieure* e do *Code des transports*), e do enquadramento institucional, a segurança (*sûreté* e *sécurité*) dos portos é também regulada por normas administrativas que procuram responder a situações atuais, de acordo com a *Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes* (*Premier ministre*, 2015); neste âmbito, importa destacar a *Instruction Interministérielle (SGDSN)* de 2018, que substituiu outra de 2006, sobre a *sûreté* marítima e portuária; destaca-se que os alertas de ameaças nos portos e na orla costeira devem ser dirigidos às *capitaineries*, enquanto as ameaças no mar, devem ser dirigidos aos *CROSS* ou às linhas telefónicas de urgência (112, ou 17 para as polícias); de destacar que a referida *Instruction* sublinha que a atuação tem de obedecer a um critério de proporcionalidade na resposta (p. 26).

Importa estudar mais os *officiers de port*, funcionários públicos civis atribuídos à polícia dos portos. Foram criados pelo *décret* de 09-Ago-1791 (Título III), com atribuições específicas sobre a segurança das atividades portuárias e navegação nos portos, designados *capitaines de port* e *lieutenans de port*; não se confundiam com as *compagnies maritimes*, as forças de segurança e ordem públicas; eram nomeados pela comuna local para mandatos de 6 anos (Lepec, 1834b: 351-355). O decreto de 07-Mar-1807 substituiu o de 1791, acrescentou os *maîtres de port* aos *capitaines* e *lieutenans*; todos eram *officiers de police des ports*, tendo os dois primeiros passado a ser de nomeação real (Duvergier, 1836: 109-111). Após numerosas alterações, destaca-se o *décret* de 28-Abr-1928, que reformou o estatuto dos *officiers de port*; acrescentou aos *capitaines* e *lieutenants* o posto (*grade*) de *sous-lieutenants de port*, divididos em classes, todos nomeados por *arrêté* ministerial; e foram colocados sob a direção das autoridades marítimas, em especial, o *préfet maritime*. O *décret* de 27-Fev-1938 reviu as atribuições dos *officiers de port*, e alargou as competências à gestão dos movimentos dos navios, à hidrografia do porto e às ajudas marítimas à navegação em geral (Duvergier, 1836: 204-206). O *décret n°70-381* reformou de novo o estatuto; enquadrou os *officiers de port* num corpo de funcionários do Estado, com dois postos, *capitaines de port* (25% dos

²⁷⁹ No modelo francês, não existiu o órgão de capitão de porto, exceto na região costeira e condado de Nizza (hoje, Nice-França) enquanto pertenceu ao Piemonte (Itália), até 1860. Mas foi absorvido o termo *capitainerie*, com origem na *capitanerie di porto* italiana, que se referia aos serviços e à circunscrição.

efetivos) e *lieutenants de port* (75% dos efetivos), divididos em classes; os *capitaines de port* podiam exercer o cargo de *commandant de port* (assemelhando-se ao *harbourmaster*, comum no norte da Europa) e os *lieutenants* só podiam ser adjuntos. O *décret n°2001-188* substituiu o *décret n°70-831* e reformou de novo o estatuto; definiu o *corps des officiers de port*, de funcionários públicos civis, sem alterar muito o conteúdo funcional, mas substituiu o posto de *lieutenant de port*, por *capitaine de port de deuxième grade*. É o modelo que está em vigor (2019) e as alterações a este decreto têm incidido apenas sobre as questões de carreira.

Com fins económicos, a *loi n°2008-660* pôs em vigor uma reforma dos portos, que acrescentou aos portos autónomos²⁸⁰ e aos portos não-autónomos²⁸¹ os grandes portos marítimos; foram instituídos 7 por *décret*²⁸². O *décret n°2008-1032* regulamentou a lei; o *arrêté* de 24-Out-2012 designou 66 portos marítimos e comerciais e cerca de 500 portos marítimos de pesca e recreio na dependência dos vários tipos de autarquia (descentralizados), nos quais o Estado exerce funções de polícia (Rézenthel, 2017; Felício, 2019a).

G.5 LEGISLAÇÃO FRANCESA

Ordonnance du Roi (13-Ago-1669) “*Sur le fait des Eaux & Forests*”. Disponível em: <http://data.legilux.public.lu/file/eli-etat-leg-memorial-1669-1-fr-pdf.pdf> (lido em 28-Mai-2019)

Ordonnance du Roi (27-Set-1776) “*portant établissement de Commissaires généraux & ordinaires des Ports et Arsenaux de Marine, & de Garde-magasins*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8625922b.r=ports%20arsenaux?rk=21459;2> (lido em 21-Nov-2018)

Décret (07-Sep-1790) “*relative aux délits des forçats et à la police et sûreté des ports et arsenaux*”

Loi (16-Fev-1791) “*relative à l’Organisation de la Gendarmerie nationale*”. Disponível em: https://ia601609.us.archive.org/29/items/relativeorga00unse_1/relativeorga00unse_1.pdf (lido em 19-Nov-2018)

Loi (28 pluviôse an 8, ou 17-Fev-1800) “*concernant la division du territoire français et l’administration*”.

Loi (28 germinal an VI, ou 17-Abr-1798) “*relative à l’organisation de la gendarmerie nationale*”. Disponível em:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000882419&categorieLien=id> (lido em 19-Nov-2018)

Règlement (7 floréal an VIII, ou 27-Abr-1800) “*sur l’organisation de la marine*”.

Arrêté du Consulat (12 Thermidor an IX, ou 31-Jul-1801) “*sur l’organisation de la gendarmerie nationale*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65122371.r=bulletin%20des%20lois?rk=3927058;0>

²⁸⁰ Integrados na categoria de *établissements publics*, equivalentes a institutos públicos, porque têm personalidade jurídica própria e regem-se pelo direito público.

²⁸¹ São serviços da Administração Pública na dependência das regiões (portos comerciais), dos *départements* (portos de pesca) e das *communes* (portos de recreio ou marinas).

²⁸² Também são *établissements publics*, como os portos autónomos, embora gozando de maior autonomia de gestão. Foram instituídos em Marselha (*décret n°2008-1033*), em Bordeaux (*décret n°2008-1034*), em Nantes - Saint-Nazaire (*décret n°2008-1035*), em La Rochelle (*décret n°2008-1036*), no Havre (*décret n°2008-1037*), em Dunkerque (*décret n°2008-1038*) e em Rouen (*décret n°2008-1046*). O porto de Nantes e o porto de Saint-Nazaire distam de 60 km, sobre o Rio Loire, e têm a mesma administração portuária, mas Saint-Nazaire tornou-se o principal porto comercial do estuário, enquanto Nantes deixou de o ser e abandonou a construção naval, e hoje é sobretudo um porto dedicado ao turismo e à náutica de recreio.

- (lido em 27-Nov-2018)
- Décret* (12-Nov-1806) “*contenant creation et organisation de tribunaux maritimes*”.
- Ordonnance du Roi* (29-Nov-1815) “*concernant la régie et administration générale et particulière des ports et arsenaux de marine*”.
- Ordonnance du Roi* (29-Out-1820) “*portant règlement sur le service de la gendarmerie*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6572081d/f3.image.texteImage> (lido em 26-Nov-2018)
- Ordonnance du Roi* (27-Dez-1826) “*portant création d'un préfet maritime dans chacun des cinq grands ports militaires du royaume*”.
- Circulaire du ministre de la guerre* (11-Mai-1827) “*contenant des dispositions concernant les relations de la gendarmerie avec les préfets maritimes, créés par l'ordonnance du 27 décembre 1826*”.
- Ordonnance du Roi* (08-Set-1830) “*qui détermine les dénominations et l'uniforme des corps de gendarmerie destinés à la surveillance des départemens, des arrondissemens maritimes et des colonies*”.
- Ordonnance du Roi* (19-Jun-1832) “*qui place dans les attributions du département de la marine les compagnies de gendarmerie affectées au service des ports et arsenaux, et contient des dispositions relatives à ces compagnies*”.
- Ordonnance du Roi* (14-Jun-1844) “*concernant le service administratif de la marine*”.
- Décret* (28-Mar-1848) “*qui établit une garde civique à Paris*”.
- Décret* (09-Jan-1852) “*sur l'exercice de la pêche maritime*”.
- Décret* (24-Mar-1852) “*Rapport au président de la République, suivi d'un décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande*”.
- Décret* (26-Mar-1852) “*Rapport et décret sur le régime de la justice maritime*”.
- Décret impérial* (21-Jun-1853) “*qui établit, au ministère de l'intérieur, une direction de la sûreté générale*”.
- Décret* (01-Mar-1854) “*portant règlement sur l'organisation et le service de la gendarmerie*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5760104b/f5.image.texteImage> (lido em 21-Nov-2018)
- Décret* (15-Jul-1858) “*portant règlement sur le service special de la gendarmerie maritime*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9799165g/f3.image.r=service%20special%20gendarmerie%20maritime%201858> (lido em 26-Nov-2018)
- Décret* (07-Out-1902) “*portant création du corps des administrateurs de inscription maritime*”.
- Décret* (20-Mai-1903) “*portant règlement sur l'organisation et le service de la gendarmerie*”.
- Décret* (31-Out-1906) “*fixant répartition d'attributions entre le ministère de la marine et la ministère du commerce et de l'industrie*”.
- Décret* (29-Mar-1913) “*plaçant dans les attributions du ' sous-secrétaire d'Etat de la marine divers services dépendant d'autres départements ministériels*”.
- Décret* (22-Dez-1917) “*portant réorganisation de la gendarmerie maritime*”.
- Décret* (21-Out-1920) “*modifiant le décret du 1^{er} janvier 1909 portant fixation des cadres et des traitements du personnel de l'administration centrale du ministère de la Guerre*”.
- Décret* (22-Jul-1921) “*portant augmentation des effectifs de la gendarmerie, assurant le logement de ces effectifs et créant un état-major particulier de la gendarmerie*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2026030x/f1.image> (lido em 28-Nov-2018)
- Décret* (10-Set-1926) “*concernant la fusion de la gendarmerie maritime avec la gendarmerie départementale*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6523861b/f1.image> (lido em 28-Nov-2018)
- Loi* (17-Dez-1926) “*portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande*”.
- Décret* (18-Dez-1926) “*habilitant les militaires de la gendarmerie départementale à connaître des infractions en matière de pêche maritime côtière*”.
- Décret* (22-Abr-1927) “*portant organisation de la marine militaire*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k20279503/f1.image> (lido em 06-Dez-2018)
- Décret* (28-Abr-1928) “*fixant le statut des officiers de port du service maritime*”.
- Instruction ministérielle n°446 1/11* (15-Jan-1929) “*relative a la participation de l'armée au maintien de l'ordre public*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6539419h/f1.image> (lido em 28-Nov-2018)
- Décret* (15-Jul-1933) “*transformant la direction de la gendarmerie en une sous-direction rattachée a la direction du contentieux et de la justice militaire, qui prend le nom de direction du contentieux, de la justice militaire et de la gendarmerie*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6546973c/f1.image.r=journal%20officiel%201933> (lido em 28-Nov-2018)
- Décret* (28-Abr-1934) “*Réorganisation de la sûreté générale et de l'administration centrale*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9676225k/f1.image.r=journal%20officiel%201934> (lido em 28-Nov-2018)
- Instruction interministérielle n°8500 1/11-1* (12-Out-1934) “*relative a la participation de l'armée au maintien de l'ordre public*”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6525588k/f1.image.texteImage> (lido em 28-Nov-2018)

- Décret* (10-Dez-1935) “sur l’organisation de la Gendarmerie”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k61490789/f5.image.texteImage> (lido em 28-Nov-2018)
- Décret* (06-Mai-1936) “sur l’organisation et service de la gendarmerie maritime”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6549342p/fl.image> (lido em 29-Nov-2018)
- Décret* (27-Fev-1938) “fixant les attributions des officiers de port du service maritime”.
- Décret* (29-Jul-1939) “portant modification du code disciplinaire et penal de la marine marchande”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2031707t.r=journal%20officiel%201939?rk=42918;4> (lido em 16-Dez-2018)
- Décret* (30-Jul-1939) “portant création d’un bataillon de marins-pompiers à Marseille”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2031704k?rk=42918;4> (lido em 31-Dez-2018)
- Loi* n°565 (02-Jun-1942) “relative à la gendarmerie nationale”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9618130h/f2.image> (lido em 29-Nov-2018)
- Décret* n°1919 (24-Jun-1942) “portant modification du décret du 20 mai 1903 sur l’emploi et le service de la gendarmerie.” Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9614034k/fl.image> (lido em 29-Nov-2018)
- Loi* n°988 (05-Nov-1942) “portant organisation de la direction générale de la gendarmerie nationale en ce qui concerne la fixation des cadres, le recrutement du personnel, l’avancement et la discipline.” Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k96209851/fl.image> (lido em 29-Nov-2018)
- Décret* n°383 (09-Jan-1943) “portant réorganisation territoriale de la gendarmerie”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k2033008f/fl.image> (lido em 29-Nov-2018)
- Décret* n°47-501 (19-Mar-1947) “portant fixation des cadres et du statut des officiers du corps des professeurs de la marine marchande”. Disponível em: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1577113f/f2.item> (lido em 17-Dez-2018)
- Décret* n°47-1330 (17-Jul-1947) “modifiant l’organisation de l’administration centrale du ministère de la guerre”. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000481190&categorieLien=id> (lido em 30-Nov-2018)
- Décret* n°47-1843 (18-Set-1947) “portant réorganisation de la gendarmerie nationale, gendarmerie de l’air et gendarmerie maritime”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000305082&pageCourante=09440 (lido em 30-Nov-2018)
- Décret* n°50-16 (06-Jan-1950) “portant rattachement de la direction de la justice militaire et de la gendarmerie au ministère de la défense nationale”. Disponível em: https://www.bo.sga.defense.gouv.fr/boreale_internet/download.php?f_type=PDF&f_id=MTIwODQuGRm&no_cache=2 (lido em 30-Nov-2018)
- Instruction Interministérielle* (05-Fev-1952) “sur l’organisation des secours dans le cadre départemental en cas de sinistre important (plan «ORSEC»)”. Disponível em: https://www.bo.sga.defense.gouv.fr/boreale_internet/download.php?f_type=PDF&f_id=MTAyNDMucGRm&no_cache=2 (lido em 26-Dez-2018)
- Décret* n°52-1421 (31-Dez-1952) “portant organisation de la legion de gendarmerie maritime”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000691051&pageCourante=00087 (lido em 30-Nov-2018)
- Loi* n°58-275 (19-Mar-1958) “portant statut des écoles nationales de la marine marchande”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000878375&pageCourante=02719 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret* n°58-761 (22-Ago-1958) “modifiant le décret du 20-05-1903 portant règlement sur le service de la gendarmerie”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000692778&pageCourante=07929 (lido em 30-Nov-2018)
- Constitution de la République française* (04-Out-1958). Disponível em: <http://www.assemblee-nationale.fr/connaissance/constitution.asp> (lido em 30-Dez-2018)
- Décret* n°58-1035 (28-Out-1958) “pris pour l’application de la loi n°58-275 du 19 mars 1958 portant statut des écoles nationales de la marine marchande”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000304466&pageCourante=09965 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret* n°60-363 (09-Abr-1960) “modifiant le décret 52-1421 du 31-12-1952 portant organisation de la legion de gendarmerie maritime”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000317043&pageCourante=03489 (lido em 30-Nov-2018)
- Décret* n°60-1193 (07-Nov-1960) “sur la discipline à bord des navires de la marine marchande”. Disponível

- em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000852322&pageCourante=10194 (lido em 16-Dez-2018)
- Loi n°64-1245 (16-Dez-1964) “relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000509753&pageCourante=11258 (lido em 28-Dez-2018)
- Loi n°64-1331 (26-Dez-1964) “réprimant la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000875636&pageCourante=11791 (lido em 28-Dez-2018)
- Loi n°65-491 (29-Jun-1965) “sur les ports maritimes autonomes”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000320174&pageCourante=05436 (lido em 27-Dez-2018)
- Loi n°66-492 (09-Jul-1966) “portant organisation de la police nationale”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000692468&dateTexte=20120430> (lido em 28-Nov-2018)
- Décret n°67-307 (31-Mar-1967) “relative à la formation professionnelle maritime”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000306243&pageCourante=03350 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°67-431 (26-Mai-1967) “portant modification d’appellation des personnels et des services d’inscription maritime”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000701707&pageCourante=05440 (lido em 12-Dez-2018)
- Loi n°67-545 (07-Jul-1967) “relative aux événements de mer”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000504707&pageCourante=06867 (lido em 29-Dez-2018)
- Loi n°70-3 (02-Jan-1970) “portant intégration de la gendarmerie maritime dans la gendarmerie nationale”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000874458&pageCourante=00139 (lido em 30-Nov-2018)
- Décret n°70-660 (08-Jul-1970) “portant organisation des recherches et du sauvatage des personnes en détresse en mer en temps de paix”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000857460&pageCourante=06887 (lido em 14-Dez-2018)
- Décret n°70-831 (03-Set-1970) “relatif au statut particulier du corps des officiers de port”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000695738&pageCourante=08806 (lido em 10-Dez-2018)
- Décret n°70-1163 (08-Dez-1970) “modification ... du décret du 20-05-1903 portant règlement sur le service de la gendarmerie.” Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000511175&oldAction=rechExpTexteJorf (lido em 30-Nov-2018)
- Décret n°71-396 (25-Mai-1971) “fixant les attributions du service hydrographique et océanographique de la marine”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000331847&pageCourante=05243 (lido em 18-Dez-2018)
- Décret n°72-302 (19-Abr-1972) “relatif à la coordination des actions en mer des administrations de l’État”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000336656&dateTexte=20040206> (lido em 09-Dez-2018)
- Arrêté (19-Abr-1972) “missions en mer incombant à l’État et désignation de l’administration chargée de la coordination nécessaire pour l’exécution de chacune de ces missions”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000857820&dateTexte=> (lido em 11-Dez-2018)
- Décret n°73-237 (02-Mar-1973) “relatif à la défense maritime du territoire”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000306082&pageCourante=02509 (lido em 14-Dez-2018)
- Décret n°73-259 (09-Mar-1973) “relatif aux attributions du directeur de la gendarmerie et de la justice militaire”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000857722&pageCourante=02717 (lido em 01-Dez-2018)
- Décret n°74-968 (22-Nov-1974) “fixant l’organisation des commandements de zones maritimes”. Disponible em:

- https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000888778&pageCourante=11774 (lido em 14-Dez-2018)
- Loi n°76-599 (07-Jul-1976) “relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d’immersion effectuées par les navires et aéronefs, et à la lutte contre la pollution marine accidentelle”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000699580&pageCourante=04107 (lido em 28-Dez-2018)
- Décret n°76-1228 (24-Dez-1976) “portant statut particulier des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000307549&pageCourante=07521 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°77-32 (04-Jan-1977) “portant statut particulier du corps des administrateurs des affaires maritimes”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000697280&pageCourante=00380 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°77-33 (04-Jan-1977) “portant statut particulier du corps des professeurs de l’enseignement maritime”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000697335&pageCourante=00386 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°78-272 (09-Mar-1978) “relatif à l’organisation des actions de l’État en mer”. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006062833&dateTexte=20040206> (lido em 09-Dez-2018)
- Décret n°78-815 (02-Ago-1978) “portant création du comité interministeriel de la mer et de la mission interministerielle de la mer”. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000517014&categorieLien=id> (lido em 10-Dez-2018)
- Décret n°81-1004 (10-Nov-1981) “transformant la direction de la gendarmerie et de la justice militaire en direction generale de la gendarmerie nationale”. https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000679236&pageCourante=03084 (lido em 02-Dez-2018)
- Décret n°83-217 (22-Mar-1983) “portant organisation des recherches et du sauvatage des personnes en détresse en mer en temps de paix”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000316070&pageCourante=00887 (lido em 14-Dez-2018)
- Loi n°83-582 (05-Jul-1983) “réprimant la pollution par les navires”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000880593&pageCourante=02065 (lido em 30-Dez-2018)
- Loi n°83-583 (05-Jul-1983) “réprimant la pollution par les navires”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000692487&pageCourante=02066 (lido em 28-Dez-2018)
- Décret n°83-1104 (20-Dez-1983) “modifiant la répartition des compétences en matière de police des ports maritimes”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000516176&pageCourante=03671 (lido em 27-Dez-2018)
- Instruction Interministérielle (18-Jan-1984) “relative à la participation des armées à des missions relevant d’autres départements ministériels”. Disponível em: http://circulaire.legifrance.gouv.fr/pdf/2009/04/cir_10730.pdf (lido em 03-Dez-2018)
- Décret n°84-191 (15-Mar-1984) “relative au statut particulier du corps des administrateurs des affaires maritimes”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000881914&pageCourante=00872 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°84-385 (21-Mai-1984) “portant création et statut du corps des attachés des affaires maritimes”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000699184&pageCourante=01500 (lido em 17-Dez-2018)
- Arrêté (25-Jun-1984) “relatif à la Conférence maritime régionale”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?cidTexte=JPDF2806198400055559&categorieLien=id (lido em 11-Dez-2018)
- Décret n°84-810 (30-Ago-1984) “relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l’habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution”. Disponível em:

- https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000328378&pageCourante=02778 (lido em 30-Dez-2018)
- Loi n°86-2 (03-Jan-1986) “relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral”. Disponível em:
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000317531&dateTexte=20181211> (lido em 10-Dez-2018)
- Loi n°87-565 (22-Jul-1987) “relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs.” Disponível em:
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000508820&dateTexte=20040816> (lido em 26-Dez-2018)
- Décret n°88-531 (02-Mai-1988) “portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000504054&pageCourante=06323 (lido em 28-Dez-2018)
- Décret n°89-554 (02-Ago-1989) “relatif aux transactions sur la poursuite des infractions en matière de pêches maritimes”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000886009&pageCourante=10088 (lido em 30-Dez-2018)
- Circulaire (02-Ago-1989) “relative aux transactions sur le poursuite des infractions en matière de pêches maritimes”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000886009&pageCourante=10089 (lido em 30-Dez-2018)
- Instruction du Premier Ministre (29-Mai-1990) “relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000350455&pageCourante=06591 (lido em 28-Dez-2018)
- Décret n°90-594 (06-Jul-1990) “modifiant le décret du 22 avril 1927 relatif à l'organisation de la marine militaire”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000715285&pageCourante=08183 (lido em 06-Dez-2018)
- Arrêté (06-Dez-1990) “relatif à la police des eaux marines”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000300900&pageCourante=15537 (lido em 28-Dez-2018)
- Décret n°91-675 (14-Jul-1991) “modifiant le décret no 78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer”. Disponível em:
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000353823&categorieLien=id> (lido em 10-Dez-2018)
- Loi n°92-3 (03-Jan-1992) “sur l'eau”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000173995&pageCourante=00187 (lido em 28-Dez-2018)
- Décret n°92-604 (01-Jul-1992) “portant charte de la déconcentration”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000358070&pageCourante=08898 (lido em 18-Dez-2018)
- Décret n°92-1204 (10-Nov-1992) “portant statut particulier du corps des inspecteurs des affaires maritimes”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000527535&pageCourante=15712 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°92-1431 (30-Dez-1992) “fixant les modalités du transfert des compétences de la direction générale des impôts à la direction générale des douanes et droits indirects en matière de contributions indirectes et de réglementations assimilées”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000725511&pageCourante=18254 (lido em 18-Dez-2018)
- Décret n°93-782 (08-Abr-1993) “relatif aux attributions du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000362415&pageCourante=06135 (lido em 16-Dez-2018)
- Loi n°93-1013 (24-Ago-1993) “modifiant la loi n°93-2 du 4 janvier 1993 portant réforme de la procédure pénale”. Disponível em:
https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000530523&pageCourante=11991 (lido em 16-Dez-2018)

- Loi n°94-589 (15-Jul-1994) “relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000713756&categorieLien=id> (lido em 10-Dez-2018)
- Décret n°95-411 (19-Abr-1995) “relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000187811&categorieLien=id> (lido em 10-Dez-2018)
- Décret n°95-573 (02-Mai-1995) “relatif à la dispersion des attroupements”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000369594&pageCourante=07418 (lido em 03-Dez-2018)
- Décret n°95-1232 (22-Nov-1995) “relatif au comité interministériel de la mer et au secrétariat général de la mer”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000357112&categorieLien=id> (lido em 10-Dez-2018)
- Instruction Interministerielle N°500/SGDN/MPS/OTP (09-Mai-1995) “relative à la participation des forces armées au maintien de l'ordre”. Disponible em: https://www.bo.sga.defense.gouv.fr/boreale_internet/download.php?f_type=PDF&f_id=OTc0Ny5wZGY=&no_cache=2 (lido em 03-Dez-2018)
- Loi n°96-359 (29-Abr-1996) “relative au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française à l'article 17 de la convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faite à Vienne le 20 décembre 1988”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000377272&categorieLien=id> (lido em 11-Dez-2018)
- Décret n°97-156 (19-Fev-1997) “portant organisation des services déconcentrés des affaires maritimes”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000381113&pageCourante=02907 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°97-545 (28-Mai-1997) “pour l'application de l'article 16 de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 modifiée relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôle en mer”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000383541&categorieLien=id> (lido em 10-Dez-2018)
- Décret n°97-1028 (05-Nov-1997) “relatif au statut particulier des inspecteurs des affaires maritimes”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000554437&pageCourante=16456 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°99-57 (29-Jan-1999) “modifiant le décret no 85-1057 du 2 octobre 1985 relatif à l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'intérieur”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000196415 (lido em 23-Dez-2018)
- Loi n°99-291 (15-Abr-1999) “relative aux polices municipales”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000394328 (lido em 31-Dez-2018)
- Décret n°2000-560 (21-Jun-2000) “modifiant le décret n° 91-673 du 14 juillet 1991 portant organisation de la Gendarmerie nationale”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000217935&categorieLien=id> (lido em 02-Dez-2018)
- Ordonnance n°2000-914 (18-Set-2000) “relative à la partie législative du code de l'environnement”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000401865 (lido em 28-Dez-2018)
- Décret n°2001-188 (26-Fev-2001) “relatif au statut particulier du corps des officiers de port”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000391886> (lido em 10-Dez-2018)
- Loi n°2002-3 (03-Jan-2002) “relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000770901&categorieLien=id> (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°2002-889 (15-Mai-2002) “Attributions du ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000005633083&dateTexte=20100603> (lido em 19-Nov-2018)

- Loi n°2002-1094 (29-Ago-2002) “*Orientation et de programmation pour la sécurité intérieure*”. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000780288&categorieLien=cid> (lido em 20-Nov-2018)
- Décret n°2002-1235 (04-Out-2002) “*relatif à l’inspection de la gendarmerie nationale*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000775545 (lido em 02-Dez-2018)
- Décision (17-Jun-2003) “*Marques distinctives "action de l’État en mer"*”, n°501/SGMer. Disponível em: http://reglementation-polmer.chez-alice.fr/Textes/note_501_sgmer.htm (lido em 26-Dez-2018)
- Décret n°2004-112 (06-Fev-2004) “*relatif à l’organisation de l’action de l’État en mer*”. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000611843&categorieLien=id> (lido em 10-Dez-2018)
- Loi n°2004-204 (09-Mar-2004) “*portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000249995 (lido em 27-Dez-2018)
- Loi n°2004-809 (13-Ago-2004) “*relative aux libertés et responsabilités locales*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000804607 (lido em 27-Dez-2018)
- Loi n°2004-811 (13-Ago-2004) “*de modernisation de la sécurité civile*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000804612 (lido em 26-Dez-2018)
- Ordonnance n°2004-1374 (20-Dez-2004) “*relative à la partie législative du code de la défense*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000238564 (lido em 19-Dez-2018)
- Décret n°2004-1378 (20-Dez-2004) “*portant création du Port autonome de La Rochelle*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000790563 (lido em 29-Dez-2018)
- Loi n°2005-270 (24-Mar-2005) “*portant statut général des militaires*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000808186 (lido em 12-Dez-2018)
- Décret n°2005-471 (16-Mai-2005) “*fixant l’organisation de l’administration centrale du ministère de l’équipement, des transports, de l’aménagement du territoire, du tourisme et de la mer*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000448064 (lido em 18-Dez-2018)
- Ordonnance n°2005-805 (18-Jul-2005) “*portant simplification, harmonisation et adaptation des polices de l’eau et des milieux aquatiques, de la pêche et de l’immersion des déchets*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000631238 (lido em 28-Dez-2018)
- Ordonnance n°2005-898 (02-Ago-2005) “*portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes (partie législative)*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000810769 (lido em 27-Dez-2018)
- Décret n°2005-1156 (13-Set-2005) “*relatif au plan communal de sauvegarde et pris pour application de l’article 13 de la loi no 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000421069 (lido em 27-Dez-2018)
- Décret n°2005-1157 (13-Set-2005) “*relatif au plan ORSEC et pris pour application de l’article 14 de la loi no 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000421070 (lido em 26-Dez-2018)
- Arrêté (23-Mai-2005) “*portant organisation de la direction générale de la mer et des transports*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000444383 (lido em 18-Dez-2018)
- Instruction Interministerielle (24-Mai-2005) “*relative à l’engagement des armées en application du plan gouvernemental de vigilance, de prévention et de protection face aux menaces d’actions terroristes (plan VIGIPIRATE) et des plans d’intervention associées*”.
- Décret n°2005-1029 (25-Ago-2005) “*relatif à la gestion et à l’administration des corps militaires relevant du ministre chargé de la mer*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000447859 (lido em 17-Dez-2018)
- Loi n°2005-1550 (12-Dez-2005) “*modifiant diverses dispositions relatives à la défense*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000419821 (lido em 19-Dez-2018)
- Loi n°2006-686 (13-Jun-2006) “*relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000819043 (lido em 18-Dez-2018)
- Arrêté (22-Mar-2007) “*établissant la liste des missions en mer incombant à l’Etat dans les zones maritimes de la Manche-mer du Nord, de l’Atlantique, de la Méditerranée, des Antilles, de Guyane, du sud de l’océan Indien et dans les eaux bordant les Terres australes et antarctiques françaises*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000647090 (lido em 11-Dez-2018)
- Décret n°2007-476 (29-Mar-2007) “*relatif à la sûreté du transport maritime et des opérations portuaires*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000822806 (lido em 30-Dez-2018)
- Décret n°2007-536 (10-Abr-2007) “*pris pour l’application de l’article 23 de la loi no 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l’exercice par l’Etat de ses pouvoirs de police en mer*”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000276712 (lido em 11-Dez-2018)
- Décret n°2007-584 (23-Abr-2007) “*relatif à certaines dispositions réglementaires de la première partie du code*

- de la défense”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?sessionId=C53DCA363EE34C429E2DD2B1586FBA23.tplgfr23s_1?cidTexte=JORFTEXT000000619490&dateTexte=20070424&categorieLien=id (lido em 14-Dez-2018)
- Décret n°2007-800 (11-Mai-2007) “portant création, organisation et fonctionnement de l’établissement public administratif Service hydrographique et océanographique de la marine”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000245978 (lido em 18-Dez-2018)
- Décret n°2007-997 (31-Mai-2007) “Attributions du ministre de l’intérieur, de l’outre-mer et des collectivités territoriales”. Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000822863&categorieLien=cid> (lido em 19-Nov-2018)
- Décret n°2007-1664 (26-Nov-2007) “relatif à la direction générale des douanes et droits indirects”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000158306 (lido em 18-Dez-2018)
- Décret n°2007-1665 (26-Nov-2007) “relatif à l’organisation des services déconcentrés de la direction générale des douanes et droits indirects”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000341494 (lido em 18-Dez-2018)
- Décret n°2008-636 (30-Jun-2008) “fixant l’organisation de l’administration centrale du ministère chargé de l’agriculture, de l’alimentation et de la pêche”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019103413 (lido em 16-Dez-2018)
- Loi n°2008-660 (04-Jul-2008) “portant réforme portuaire”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019122891 (lido em 29-Dez-2018)
- Décret n°2008-680 (09-Jul-2008) “portant organisation de l’administration centrale du ministère de l’écologie, de l’énergie, du développement durable et de l’aménagement du territoire”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019146939 (lido em 18-Dez-2018)
- Décret n°2008-681 (09-Jul-2008) “relatif à l’inspection générale des affaires maritimes”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019146998 (lido em 13-Dez-2018)
- Décret n°2008-932 (12-Set-2008) “portant statut particulier des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019475556 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°2008-934 (12-Set-2008) “modifiant le décret n° 77-33 du 4 janvier 1977 portant statut particulier du corps des professeurs de l’enseignement maritime”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019475835 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°2008-935 (12-Set-2008) “portant statut particulier des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019475880 (lido em 17-Dez-2018)
- Décret n°2008-1032 (09-Out-2008) “pris en application de la loi no 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire et portant diverses dispositions en matière portuaire”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019594941 (lido em 29-Dez-2018)
- Décret n°2008-1033 (09-Out-2008) “instituant le grand port maritime de Marseille”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019595020 (lido em 29-Dez-2018)
- Décret n°2008-1034 (09-Out-2008) “instituant le grand port maritime de Bordeaux”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019595037 (lido em 29-Dez-2018)
- Décret n°2008-1035 (09-Out-2008) “instituant le grand port maritime de Nantes – Saint Nazaire”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019595054 (lido em 29-Dez-2018)
- Décret n°2008-1036 (09-Out-2008) “instituant le grand port maritime de La Rochelle”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019595071 (lido em 29-Dez-2018)
- Décret n°2008-1037 (09-Out-2008) “instituant le grand port maritime du Havre”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019595092 (lido em 29-Dez-2018)
- Décret n°2008-1038 (09-Out-2008) “instituant le grand port maritime du Dunkerque”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019595109 (lido em 29-Dez-2018)
- Décret n°2008-1146 (06-Nov-2008) “instituant le grand port maritime de Rouen”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019735037 (lido em 29-Dez-2018)
- Instruction du Premier Ministre (28-Mai-2009) “relative aux dispositions générales de l’ORSEC maritime, de l’ORSEC zonale et de l’ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs.” Disponível em: <http://polmar.ctmef.developpement-durable.gouv.fr/polmar/uploads/Instruction%202009-05-28%20-%20ORSEC%20general%20maritime%20-%20zonale%20-%20departemental%20face%20aux%20evenements%20maritimes.pdf> (lido em 27-Dez-2018)
- Loi n°2009-971 (03-Ago-2009) “Gendarmerie Nationale”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000020954146 (lido em 19-Dez-2018)

- Décret n°2010-130* (11-Fev-2010) “relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000021817062 (lido em 15-Dez-2018)
- Décret n°2010-224* (04-Mar-2010) “relatif aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000021906498&categorieLien=id> (lido em 03-Dez-2018)
- Instruction Interministerielle n°10100* (03-Mai-2010) “relative à l'engagement des armées sur le territoire national en cas de crise majeure”.
- Ordonnance n°2010-462* (06-Mai-2010) “créant un livre IX du code rural relatif à la pêche maritime et à l'aquaculture marine”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000022176680 (lido em 30-Dez-2018)
- Décision n°2010-10 QPC* (02-Jul-2010) “Consorts C. et autres [Tribunaux maritimes commerciaux]”. Disponible em: <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2010/201010QPC.htm> (lido em 16-Dez-2018)
- Décret n°2010-834* (23-Jul-2010) “relatif à la fonction garde-côtes”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022509062> (lido em 06-Dez-2018)
- Décret n°2010-1129* (28-Set-2010) “portant création de l'École nationale supérieure maritime”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000022862578 (lido em 17-Dez-2018)
- Ordonnance n°2010-1307* (28-Out-2010) “relative à la partie législative du code des transports”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000022990793 (lido em 18-Dez-2018)
- Décret n°2010-1577* (16-Dez-2010) “portant publication de la résolution MSC.255(84) relative à l'adoption du code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (code pour les enquêtes sur les accidents) (ensemble une annexe), adoptée le 16 mai 2008”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000023246074 (lido em 18-Dez-2018)
- Loi n°2011-13* (05-Jan-2011) “relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'État en mer”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2011/1/5/DEFX0914087L/jo/texte/fr> (lido em 10-Dez-2018)
- Loi n°2011-267* (14-Mar-2011) “Orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000023707312 (lido em 20-Nov-2018)
- Décret n°2011-919* (01-Ago-2011) “relatif au centre opérationnel de la fonction garde-côtes”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000024424608&categorieLien=id> (lido em 11-Dez-2018)
- Décret n°2011-1213* (29-Set-2011) “pour l'application de l'article 4 de la loi no 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer”. Disponible em: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decree/2011/9/29/DEFD1111996D/jo/texte> (lido em 11-Dez-2018)
- Décret n°2011-2108* (30-Dez-2011) “portant organisation de la surveillance de la navigation maritime”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000025061871 (lido em 28-Dez-2018)
- Décret n°2012-166* (02-Fev-2012) “portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000025277619 (lido em 19-Dez-2018)
- Ordonnance n°2012-351* (12-Mar-2012) “relative à la partie législative du code de la sécurité intérieure”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?jsessionid=66A4AC5F208B1818BE952AB5AA3A33EA.tplgfr32s_3?cidTexte=JORFTEXT000025498645&dateTexte=20120501 (lido em 28-Nov-2018)
- Arrêté* (17-Abr-2012) “relatif à l'organisation et aux missions du Centre national de surveillance des pêches”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000025706292 (lido em 18-Dez-2018)
- Arrêté* (24-Out-2012) “pris en application de l'article R. 154-1 du code des ports maritimes”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000026686864 (lido em 29-Dez-2018)
- Ordonnance n°2012-1218* (02-Nov-2012) “portant réforme pénale en matière maritime”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000026566715 (lido em 15-Dez-2018)
- Décret n°2012-1546* (28-Dez-2012) “portant statut particulier du corps des administrateurs des affaires maritimes”. Disponible em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000026864465 (lido em 17-Dez-2018)

- Décret n°2013-136 (13-Fev-2013) “relatif à la zone de compétence des représentants de l’État en mer”.
Disponível em: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000027065831&categorieLien=id>
(lido em 10-Dez-2018)
- Instruction du Premier Ministre (13-Mai-2013) “relative à l’établissement des dispositions spécifiques “Sauvetage maritime de grande ampleur” de l’ORSEC maritime, de l’ORSEC zonale et de l’ORSEC départementale et modifiant l’instruction du Premier ministre du 29 mai 1990 relative à l’organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer, et l’instruction du Premier ministre du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l’ORSEC maritime, de l’ORSEC zonale et de l’ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs.” Disponível em: http://circulaire.legifrance.gouv.fr/pdf/2013/07/cir_37223.pdf (lido em 27-Dez-2018)
- Loi n°2013-431 (28-Mai-2013) “portant diverses dispositions en matière d’infrastructures et de services de transports”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000027469717
(lido em 28-Dez-2018)
- Décret n°2013-667 (23-Jul-2013) “modifiant le décret no 2008-636 du 30 juin 2008 fixant l’organisation de l’administration centrale du ministère chargé de l’agriculture, de l’alimentation et de la pêche”.
Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000027749096 (lido em 16-Dez-2018)
- Loi n°2014-742 (01-Jul-2014) “relative aux activités privées de protection des navires”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000029175262 (lido em 19-Dez-2018)
- Décret n°2014-1252 (27-Out-2014) “relatif aux dispositions des livres III, VI et VII de la partie réglementaire du code de la sécurité intérieure (Décrets en Conseil d’Etat et décrets simples)”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000029644423 (lido em 27-Dez-2018)
- Décret n°2014-1253 (27-Out-2014) “relatif à la partie réglementaire du code de la sécurité intérieure (Décrets en Conseil d’Etat et en conseil des ministres)”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000029648201 (lido em 14-Dez-2018)
- Décret n°2014-1428 (01-Dez-2014) “portant modification du décret no 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l’habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution”.
Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000029829910 (lido em 30-Dez-2018)
- Décret n°2014-1440 (04-Dez-2014) “relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000029837376 (lido em 27-Dez-2018)
- Décret n°2014-1670 (30-Dez-2014) “relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du code des transports et à leur adaptation à l’outre-mer”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000030000237 (lido em 18-Dez-2018)
- Décret n°2015-510 (07-Mai-2015) “portant charte de la déconcentration”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000030558997 (lido em 18-Dez-2018)
- Décret n°2016-761 (08-Jun-2016) “relatif à l’enquête nautique”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000032672681 (lido em 28-Dez-2018)
- Décret n°2017-1081 (24-Mai-2017) “relatif aux attributions du ministre de l’agriculture et de l’alimentation”.
Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000034807256 (lido em 16-Dez-2018)
- Instruction Interministerielle n°10100/SGDSN/PSE/PSN/NP (14-Nov-2017) “relative à l’engagement des armées sur le territoire national lorsqu’elles interviennent sur réquisition de l’autorité civile”. Disponível em: http://circulaire.legifrance.gouv.fr/pdf/2017/11/cir_42763.pdf (lido em 03-Dez-2018)
- Décret n°2018-483 (13-Jun-2018) “modifiant le décret n°2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l’administration centrale du ministère de l’écologie, de l’énergie, du développement durable et de l’aménagement du territoire”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000037068137 (lido em 18-Dez-2018)
- Instruction Interministerielle n°230/SGDSN/PSE/PSN/NP (27-Jun-2018) “relative à l’organisation et à la coordination de la sûreté maritime et portuaire”. Disponível em: <http://www.sgdsn.gouv.fr/uploads/2018/08/20180627-instruction-interministerielle-nxx-230-surete-maritime-portuaire.pdf> (lido em 29-Dez-2018)
- Ordonnance n°2019-414 (07-Mai-2019) “modifiant la loi no 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l’exercice par l’Etat de ses pouvoirs de police en mer”. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000038449444 (lido em 24-Jul-2019)

ANEXO H. MODELO DE AUTORIDADE MARÍTIMA DA ITÁLIA

H.1 CONSTITUIÇÃO E SEGURANÇA

A Constituição da República Italiana de 22-Dez-1947 foi aprovada e posta em vigor após o fim da II Guerra Mundial²⁸³, e estabelece explicitamente um Estado democrático e implicitamente um Estado de direito. O Presidente da República é o comandante supremo das FA; o primeiro-ministro dirige a política geral do Governo; e os ministros dirigem as políticas setoriais, sob a direção e coordenação do primeiro-ministro. A defesa e as FA são referidas em separado da segurança e ordem públicas e da polícia no contexto das competências exclusivas do Estado (por oposição às que estão descentralizadas nas autarquias) (art.117), mas a questão não é mais desenvolvida. O mar não merece referência explícita na atual Constituição italiana (Luther, 2003).

Como noutros países, face à ameaça terrorista, que também em Itália é em geral considerada um problema de polícia, há um contexto propício a apelos à maior intervenção (dos ramos tradicionais) das FA (Armada²⁸⁴, Exército e Força Aérea) na segurança interna (Cucchi, 2018). Mas tem havido vários casos de emprego (de milhares de militares) das FA na ordem e segurança públicas, em apoio das autoridades policiais e até com poderes de polícia (em geral, a paragem, identificação e revista de pessoas), mesmo sem ameaças terroristas convencionais. Foi o caso da operação *Vespri siciliani* contra a máfia siciliana, que teve a participação de 6000 militares do Exército, autorizados pelo *decreto-legge n°349/1992* a parar, identificar e revistar pessoas; foi prolongada pelo *decreto-legge n°550/1993*, que também foi a base legal para a operação *Testuggine* contra a imigração clandestina na fronteira italo-eslovena, e estendida pelo *decreto-legge n°152/1995* para o controlo da fronteira marítima do sueste da Itália na operação *Salento*; outro exemplo, foi a operação *Strade sicure*, para aumentar a segurança nas estradas e nas ruas, autorizada pelo *decreto-legge n°92/2008*; repetida anualmente até 2015, envolveu mais de 7000 militares do Exército. A *legge n°331/2000*, de organização das FA italianas, estabeleceu as suas missões e, dentro das secundárias, incluiu a colaboração com as forças policiais e os serviços de proteção civil, estes e aquelas sob orientação civil (*sicurezza civile*). A *legge n°128/2001* criou e regulou um mecanismo permanente de apoio das FA às autoridades provinciais (*prefetto*), no qual tem

²⁸³ Iniciou-se em Itália em 10-06-1940; o armistício foi em 08-Set-1943; o fim da guerra foi em 01-Abr-1946; e a desmobilização iniciou-se em 13-Abr-1946.

²⁸⁴ Em Itália, o ramo militar do mar designa-se *Marina Militare* ou somente *Marina*. A palavra “armada” não é usada, neste sentido, na Itália. Mas, doravante, no âmbito da Itália usa-se para referir a *Marina Militare*.

intervenção decisiva o comandante das FA; está em causa sobretudo o Exército, e libertar pessoal de polícia de tarefas de vigilância e de proteção de espaços; por isso, àqueles militares foi sempre vedada a função de polícia judiciária, estavam obrigados a comunicar as ações efetuadas, e a entregar todos os eventuais detidos, de imediato às polícias ou ao Ministério Público, e só estavam autorizados a usar a força em defesa própria e sujeitos a critérios de proporcionalidade (Cabigiosu, 2006; Head e Mann, 2009: 106-108; Camillo et al, 2014; Clarke, 2014: 17-23). Curiosamente, a Itália tem a mais alta taxa de agentes policiais na população entre os países europeus (Savino, 2011: 7).

A estabilidade da legislação neste domínio sugere que está interiorizada a separação entre FA e forças e serviços de segurança (FSS), e o modelo de apoio das primeiras às segundas e aos serviços de proteção civil (Bertolini, 2018). A atuação das FA em cenários domésticos, policiais ou de proteção civil, só pode ocorrer por decisão do Governo ou após pedido concreto ao ministro da Defesa, quando tal atuação não prejudique a missão das FA e os recursos civis sejam insuficientes para enfrentar o problema em causa; a despesa das FA nessas tarefas deve ser expressamente autorizada pelo Governo ou então as FA devem ser dela reembolsadas pela autoridade requisitante. Dito isto, é frequente as FA apoiarem autoridades civis na segurança de eventos especiais (Cabigiosu, 2006).

H.2 FORÇAS DE SEGURANÇA

Em Itália, existem quatro forças de segurança com implantação nacional: a *Arma dei carabinieri* (ou só *l'Arma* ou só *Carabinieri*); a *Polizia di Stato*; a *Guardia di Finanza*; o *Corpo della polizia penitenziaria*. Como polícia especializada, há a *Guardia Costiera* (Marturano, 2016: 66-69). Há ainda polícias regionais para a floresta e polícias administrativas provinciais e municipais. O legislador optou pela sobreposição de atribuições e competências para evitar que cada FSS tenha demasiado poder, e para que haja agentes da autoridade que garantam a *pubblica sicurezza* (segurança interna ou ordem e segurança públicas). O modelo exige grande coordenação, atribuída há mais de um século ao *ministro dell'interno* (ministro do Interior), que é a *Autorità Nazionale di Pubblica Sicurezza*, o que determina que a política (civil) deste ministro prevalece sobre as políticas de outros ministérios que possuem FSS (Cabigiosu, 2006; Savino, 2011).

H.2.1 Polícia civil

A *Polizia di Stato* é uma força de segurança civil, com competência geral sobre espaços urbanos, e depende do ministro do Interior. Tem origem na *legge n°798/1848*, que organizou a *Amministrazione di sicurezza pubblica* territorialmente com uma hierarquia de órgãos civis

nas diversas autarquias, que descia do ministro para o *Intendente generale* em cada região (chamadas *Divisione amministrativa* à data), para o *Intendente* em cada província, e para o *Sindaco* em cada comuna; havia ainda o *questore* na dependência do *Intendente generale* na capital de cada *Divisione amministrativa*. A execução das tarefas de segurança seria atribuída aos *Carabinieri*. A *legge n°1404/1852* acrescentou alguns órgãos e criou os meios para os órgãos dirigentes executarem a sua missão: o *Corpo di Guardie di Pubblica Sicurezza*, uma força de segurança armada, uniformizada, civil (embora com inspiração militar) de competência geral; foi a origem da *Polizia di Stato*. A *legge n°3720/1859* pôs em vigor nova reforma da *Pubblica Sicurezza*, que alterou e densificou; sublinhou as atribuições relativas ao cumprimento das leis e à manutenção da ordem pública; os órgãos dirigentes passaram a ser, na hierarquia descendente desde o ministro, os *Governatori*, os *Intendenti*, os *Questori* (nas maiores capitais de província), os *Ispettori*, os *Delegati* e os *Sindaci*. A execução das tarefas de segurança foi atribuída aos *Carabinieri*, aos referidos órgãos e ao *Corpo di Guardie*; e no caso do emprego de militares das FA, requisitado por autoridades civis, aqueles atuavam segundo as orientações destas, e quaisquer detidos tinham de ser entregues às autoridades judiciais de imediato. Numa reforma do Ministério do Interior, o *Regio decreto n°255/1861* criou a *Direzioni generali di pubblica sicurezza*. Com a lei de unificação administrativa da Itália, *legge n°2248/1865*, foi criado o órgão de *prefetto*, representante do Governo, para superintender na ordem e segurança públicas, com competência para empregar as FSS e requisitar as FA; no anexo B, incluía as normas legais sobre a *sicurezza pubblica*, que substituíram a lei de 1859, definindo desde logo as FSS que ainda hoje (2019) definem o modelo italiano, e que admitiam que os guardas aduaneiros também podiam ser agentes de *sicurezza pubblica*. O *regio decreto n°2652/1865* densificou a lei anterior a respeito do *Corpo delle guardie di pubblica sicurezza* e da sua dependência hierárquica do *prefetto* (instituído nesse ano em todo o país) e do *questore* em cada província. O *regio decreto n°5705/1880* reformou o regulamento do *Corpo delle guardie di pubblica sicurezza* e destacou a função de polícia judiciária da polícia administrativa. Nova reforma com a *legge n°7321/1890* mudou o nome para *Corpo delle guardie di città*, estabelecendo o modelo dual das FSS italianas (inspirado na França). O *regio decreto n°367/1907* pôs em vigor ajustamentos no *Corpo delle guardie di città* devido à instabilidade política e social do fim do século XIX e início do XX. Após a guerra, e mantendo-se a instabilidade, o *regio decreto n°1442/1919* reformou a *Amministrazione di sicurezza pubblica*, com a substituição do *Corpo delle guardie di città* pelo mais militarizado *Corpo della Regia guardia per la pubblica sicurezza*: passou a ter um comandante-geral, para ser mais imune a influências políticas, pois até então dependia dos

prefectos e outros órgãos autárquicos. Pelo *regio decreto n°1790/1919*, embora a função já existisse no *Corpo delle guardie di città*, foi criado o *Corpo di agenti di investigazione* (para investigação criminal ou polícia judiciária). Com Mussolini no poder, nova reforma foi posta em vigor pelo *regio decreto n°1680/1922*, que inseriu os corpos de polícia civis (segurança e judiciária) e na nova *l'arma dei carabinieri Reali* como única força (militar) de *pubblica sicurezza*, que se manteve na dependência do ministro do Interior. A militarização acentuou-se com o *regio decreto n°31/1923*, que criou uma milícia voluntária, chamada da segurança nacional, na dependência direta do chefe do Governo (Mussolini) e despesas suportadas pelo Ministério do Interior; teve várias milícias especiais, e uma foi a *Milizia portuaria*; foi dissolvida em 1943, após a queda do regime fascista²⁸⁵. A unificação das polícias foi desfeita pelos *regio decreto-legge n°382/1925* e *n°383/1925*; este manteve *l'arma dei carabinieri Reali* e a milícia voluntária, e a militarização da *pubblica sicurezza* e criou o *Corpo degli agenti di pubblica sicurezza*; o *Corpo* recebeu pessoal de *l'arma*, por ordem do decreto 382. Estas leis foram densificadas num regulamento, posto em vigor pelo *regio decreto n°596/1926*, de que se destaca a inclusão do mar (e não só rios e lagos) nas suas atribuições e competências, alargadas no regulamento que o substituiu, pelo *regio decreto n°1629/1930*, que abrangiam o socorro nas praias e a banhistas, embora os agentes tivessem de merecer aprovação técnica do capitão de porto para exercer tais funções. Com o governo de Mussolini no fim, o *decreto legislativo luogotenenziale n°365/1944* instituiu o *Corpo delle guardie di pubblica sicurezza*, ainda de natureza militar, mas na dependência do ministro do Interior e voltando no essencial ao modelo de 1848. O *decreto del Presidente della Repubblica n°802/1954* autorizou o *Corpo delle guardie di pubblica sicurezza* a adquirir e operar os seus próprios meios para o serviço de polícia marítima. Até 1981, ocorreram várias alterações sobretudo de desenvolvimento e alargamento das funções, num ambiente social com frequentes crises de ordem e segurança públicas, terrorismo e crime organizado, críticos nas décadas de 1960 e 1970. A *legge n°121/1981* pôs em vigor uma grande reforma da *pubblica sicurezza* que extinguiu o *Corpo delle guardie di pubblica sicurezza* e criou a *Polizia di Stato*, como moderna polícia civil do EDD, com um diretor e não um comandante; tinha ainda atribuições de polícia nas fronteiras, nos lagos, rios e mar; esta lei colocou os *Carabinieri* e a *Guardia di finanza* na dependência

²⁸⁵ Depois de criada pelo *regio decreto n°31/1923*, foi regulamentada pelo *regio decreto-legge n°831/1923* e reorganizada pelo *regio decreto-legge n°1292/1924*; a *Milizia portuaria* foi criada pelo *regio decreto-legge n°1303/1925*, depois de o *regio decreto-legge n°214/1924* ter criado uma específica para o porto de Napoli; a *Milizia* foi dissolvida pelo *regio decreto-legge n°16/B/1943*.

funcional do ministro do Interior e reduziu os órgãos dirigentes da *Amministrazione della pubblica sicurezza*; ficaram apenas o *prefetto* na província tendo o *questore* como adjunto e autoridade executiva, e os comissários de polícia local (Calore, 2009).

H.2.2 Carabinieri

A *Arma dei carabinieri*²⁸⁶ é uma gendarmeria; é o quarto ramo das FA e depende do ministro da Defesa; desde a reforma da *Amministrazione della pubblica sicurezza* de 1981, depende também do ministro do Interior. Os *Carabinieri* têm origem na *gendarmerie*, imposta por Napoleão em territórios que ocupou; afastado Napoleão, o rei da Sardenha regressou ao continente por Génova e deu início à *Restaurazione*; criou então por *legge reale* de 13-Jul-1814 o *Corpo dei Carabinieri*, uma força policial semelhante à *gendarmerie nationale*. A história *dell'Arma* reflete a turbulência da Itália, só unificada por inteiro em 1870 e que passou por numerosas guerras e crises políticas (Figurelli, 1895; Clarke, 2014: 126-127; Lorenzino, 2014; *Carabinieri*, 2016). A sua cobertura do território obrigou-a a espelhar a organização administrativa territorial regional, provincial e comunal da Itália, estabelecida no *regio decreto n°690/1907* (em especial, os *prefetto* e os *questore*). O *decreto del Presidente della Repubblica n°1016/1958* autorizou os *Carabinieri* a adquirir e operar os seus próprios meios para o serviço de polícia marítima. Os *Carabinieri* foram parte do Exército e comandados por generais do Exército; mas a *legge n°25/1997* abriu a oportunidade para a sua autonomização face ao Exército e a *legge n°78/2000* determinou a sua autonomia, concretizada no *decreto legislativo n°297/2000*; dependem do ministro da Defesa nas matérias de “pessoal, administração e logística”, e dependem (desde 1981) funcionalmente do ministro do Interior nas matérias de *pubblica sicurezza*. Como gendarmeria e força de segurança de competência geral dispõe de várias unidades especializadas; é também polícia judiciária no âmbito do sistema de justiça militar; teve atribuições e competências no mar; e tem sido decisiva como serviço de informações internas (Cabigiosu, 2006; Oliva, 2014).

H.2.3 Guardia di Finanza

A *Guardia di Finanza* é uma gendarmeria, com competência setorial no âmbito tributário, e no controlo das fronteiras terrestres e marítimas, mas também na ordem e segurança públicas; depende do ministro da Economia e das Finanças. A *Guardia di Finanza* também tem origens antigas, e influência de Napoleão, mas só foi criada pela *legge n°616/1862*, com o nome de *Corpo delle Guardie doganali*, com natureza civil. A *legge*

²⁸⁶ É conhecida, como a sua equiparada em Espanha, por antonomásia, por *benemerita* (Oliva, 2014: 15).

nº367/1906 transformou-a em *Guardia di Finanza* e militarizou-a. Após as duas grandes guerras, a *legge nº189/1959* pôs em vigor nova lei orgânica, que a integrou nas FA (*forze armate*), sendo o seu comandante escolhido entre os oficiais-generais da Armada ou do Exército. Nova reforma, pelo *decreto legislativo nº68/2001*, retornou a *Guardia di Finanza* a polícia com organização militar, comandada por um general de três estrelas do Exército, e cuja organização territorial é idêntica à dos *Carabinieri*. Como a Itália só tem fronteiras terrestres com outros Estados-membros da UE, o controlo aduaneiro e a atividade da *Guardia di Finanza* passaram a concentrar-se sobretudo na fronteira marítima; por isso, tem meios aéreos e largas dezenas de lanchas, constituindo também uma polícia marítima, todos com identificação da *Guardia di Finanza* no exterior, mas sem as tradicionais faixas inclinadas pintadas no costado, usadas apenas pela *Guardia Costiera* (Cabigiosu, 2006).

No âmbito da reforma de racionalização dos serviços do Estado, aprovada pela *legge nº124/2015* e densificada pelo *decreto legislativo nº177/2016* no âmbito das FSS e do modelo de *Amministrazione della pubblica sicurezza* estabelecido em 1981, foram revogadas as atribuições no mar e extintas²⁸⁷ *le squadre nautiche* da *Polizia di Stato* e as *siti navali* dos *Carabinieri*; a *Guardia di Finanza* não viu as suas atribuições alteradas, recebeu os recursos desmobilizados pelas outras duas FSS, e passou a estar obrigada a apoiá-las no âmbito marítimo; entre outras alterações irrelevantes para este estudo, a *Polizia di Stato* manteve as atribuições de polícia nas fronteiras e os *Carabinieri* absorveram o *Corpo forestale dello Stato* (que tinha quase dois séculos); foi de novo sublinhada a vocação urbana da *Polizia di Stato* e a de todo o território dos *Carabinieri*.

H.3 GUARDIA COSTIERA

A *Guardia Costiera* é um serviço especializado nos portos, no *pubblico demanio*²⁸⁸ (domínio público marítimo, DPM), nas costas e no mar, um corpo militar especializado, formalmente parte da Armada e funcionalmente dependente de quatro ministérios civis (Cabigiosu, 2006; Alves, 2011: 63). Foi criada formalmente em 1989; tem raízes no antigo modelo de *amministrazione marittima*, definido na unificação da Itália por três diplomas legais: o *Codice della marina mercantile* (Código da Marinha Mercante), autorizado pela *legge nº2215/1865* e posto em vigor pelo *regio decreto nº2360/1865* e pelo *regio decreto*

²⁸⁷ Com exceções na lagoa de Veneza, nas águas interiores e nalgumas pequenas ilhas.

²⁸⁸ Definido na lei pela primeira vez no *regio decreto nº4146/1877*, que pôs em vigor o primeiro *Codice della marina mercantile* da Itália, e que foi mantido, com aperfeiçoamentos, nos códigos e legislação que lhe sucederam, e em especial a *legge nº979/1982*.

n^o2438/1865. O Código da Marinha Mercante colocou-a sob a tutela do ministro da Marinha²⁸⁹, com atribuições sobre os portos, as costas e o mar (canais, rios e lagos foram abrangidos por legislação específica); dividiu o território marítimo em *compartimenti marittimi* (departamentos marítimos²⁹⁰) e estes em *circondari* (distritos marítimos), com 20 dos primeiros e 60 dos últimos²⁹¹; e atribuiu ao “serviço técnico e administrativo da marinha mercante” (autoridades marítimas), o *capitano di porto*²⁹² (capitão de porto), a sediar na capital de cada *compartimento*, e o *ufficiale di porto* (funcionário de porto), a sediar na capital de cada *circondario* (exceto onde coincide com a capital do *compartimento*, na qual só está o capitão do porto); os serviços dirigidos pelas autoridades marítimas designam-se em geral por *uffici di porto*, as *capitanerie di porto* são as principais; atribuiu poderes de polícia judiciária àquelas autoridades marítimas; e regulou as profissões da *gente di mare* (marítimos e técnicos das indústrias navais), os documentos de bordo (como o *ruolo di equipaggio* ou rol de equipagem, ou o passaporte), os armadores, a propriedade dos navios, as pescas marítimas, as concessões costeiras e portuárias, a polícia das praias portos e mar, o direito marítimo em tempo de guerra, e os ilícitos disciplinares e penais específicos e as respetivas punições²⁹³ (mas não foram criados tribunais marítimos). O *regio decreto n^o2438/1865* fundiu o *Corpo degli Ufficiali dello Stato Maggiore dei Porti* (militares) com os *Impiegati dell'Amministrazione della Marina Mercantile* (civis) no *Corpo delle Capitanerie di Porto*

²⁸⁹ Como na generalidade dos Estados, à data, havia um Ministério da Guerra, essencialmente militar, e um Ministério da Marinha, criado em 1853. O *regio decreto n^o2188/1865* estabeleceu que tinha atribuições militares (a cargo da *Direzione Generale del servizio militare marittimo*), mas também civis, de regulação da Marinha Mercante e das Pescas e até económica (a cargo da *Direzione Generale della Marina mercantile e Bagni penali*). O Ministério da Marinha tinha então a organização estabelecida pelo *regio decreto n^o1396/1863*, com orgânica e atribuições semelhantes, mas outras designações.

²⁹⁰ Na organização da Armada italiana unificada, desde o *regio decreto n^o1174/1863*, *dipartimento marittimo* é equivalente ao comando naval regional ou à atual zona marítima na organização da Armada portuguesa.

²⁹¹ De acordo com o *regio decreto n^o1174/1863*, não havia equivalência direta entre as divisões territoriais da Armada e da Autoridade Marítima; mas as autoridades marítimas estavam subordinadas aos comandantes navais locais.

²⁹² Há registos que mostram terem existido sempre figuras de autoridade nos portos mediterrânicos, com atribuições de gestão e sobre o cumprimento das normas (jurídicas e técnicas relevantes), com variados nomes (*chapitanio di porto*, *capo di porto*, etc); terá surgido na Sardenha a designação de “*capitano di porto*” (capitão de porto) nesse sentido no século XIII, possivelmente como derivada de “*capo*” (chefe) (Evangelista, 2008: 31-36).

²⁹³ De facto, um código penal e disciplinar da marinha mercante, mas cuja tutela foi transferida para o ministro do Interior, pelo *regio decreto n^o3411/1866*.

(civil), criado pelo decreto anterior e integrado no Ministério da Marinha; o corpo era composto por militares com origem na Armada, mas as funções eram civis; o decreto definiu os elementos do uniforme que distinguiam o serviço militar do serviço nas capitánias; estabeleceu postos segundo a importância das capitánias e as equivalências com os postos dos oficiais de *stato maggiore* (linha) e *commissariato* (intendência); e acabou com o título de *comandante del porto*. A *legge n°2134/1865* determinou que os agentes públicos (como o pessoal das capitánias) que autuassem ilícitos penais tinham direito a um quarto do produto pecuniário das penas aplicadas por esses ilícitos; foi alterado, mas manteve-se em larga medida. O *regio decreto n°3411/1866* transferiu a tutela sobre a parte disciplinar e penal daquele código para o ministro do Interior. O *regio decreto n°3479/1866* reorganizou o Ministério da Marinha e não referiu o *Corpo delle Capitanerie di Porto*; o *regio decreto n°656/1872* reorganizou o Ministério da Marinha e já incluiu o *Corpo*. O *regio decreto n°3589/1876* reorganizou os serviços, aumentando os *compartimenti* para 23 e os *circondari* para 62, articulou-os com os *lazzaretti* (lazaretos) e reformou o *Corpo*, que voltou a incluir o pessoal da sanidade marítima²⁹⁴; o *regio decreto n°681/1893* desfez esta fusão e transferiu o pessoal da sanidade marítima para o Ministério do Interior. A *legge n°3919/1877* aprovou diversas alterações ao Código da Marinha Mercante; o *regio decreto n°4146/1877* pô-las em vigor, republicou-o, confirmou o aumento dos *compartimenti* e dos *circondari*, e outros aspetos pouco relevantes para este estudo. O *regio decreto n°5166/1879* densificou-o como regulamento de execução, mas com inovações, como o *capitano di porto ispettore* (inspetor da administração marítima e, à data, da sanidade marítima), cujo titular podia ser civil, responsável pela inspeção dos serviços das autoridades marítimas e com poder de direção, e as *delegazioni di porto* (delegações de porto). Foi complementado pelo Código do Comércio, posto em vigor pela *legge n°681/1882*. O *regio decreto n°510/1898* elevou seis *circondari* a *compartimenti*, criou mais capitánias, e determinou que o *Capitano di porto Ispettore* passava a designar-se *Ispettore del Corpo delle Capitanerie di porto* e equiparou-o a major-general. O *regio decreto n°450/1899* determinou que o *Ispettore del Corpo delle Capitanerie di porto* acumulava com o *Direttore Generale della Marina Mercantile*. O *regio decreto n°75/1910* transferiu para o Ministério da Marinha os serviços postais marítimos, as pescas marítimas, o assinalamento marítimo e as empresas de navegação do Estado. O *regio decreto n°402/1906* alterou os serviços centrais do Ministério da Marinha e atribuiu ao *Ispettore del Corpo delle Capitanerie di porto* a chefia da *Direzione generale della marina mercantile*. O *regio decreto*

²⁹⁴ Já tinha incluído até 1865, conforme estabeleceu o *regio decreto n°1396/1863*.

nº857/1910 institucionalizou o *Ispettore del Corpo delle Capitanerie di porto*, atribuindo-lhe serviços próprios (*Ispettorato*) e a direção do *Corpo*, e fixou a sede em Roma, onde se mantém (2019). O *regio decreto nº1018/1912* elevou outro *circondari* (Ravenna) a *compartimenti* e criou a respetiva capitania; então, havia 31 *compartimenti*, 36 *circondari* (além dos departamentos) e 328 serviços de menor dimensão (*uffici di porto* e *delegazioni di porto*); Génova e Nápoles tinham as maiores capitánias. O *regio decreto nº860/1914* reorganizou o Ministério da Marinha e atribuiu autonomia ao *Ispettorato del Corpo delle Capitanerie di porto* nos serviços centrais. Dentro do esforço de guerra, o *regio decreto nº756/1916* criou o Ministério dos Transportes Marítimos e Ferroviários, só pela duração da I Guerra Mundial; e integrou a *Direzione generale della marina mercantile* e o *Ispettorato dei servizi marittimi*, então no Ministério da Marinha, conforme o *decreto luogotenenziale nº830/1916*. O *decreto luogotenenziale nº161/1918* militarizou e integrou o pessoal civil do *Corpo delle Capitanerie di porto* temporariamente na Armada (durante a guerra e até mais seis meses após o seu fim). O Ministério dos Transportes Marítimos e Ferroviários sobreviveu ao fim da guerra e o *regio decreto-legge nº2349/1919* transferiu para lá em definitivo o *Ispettorato delle Capitanerie di porto* e o respetivo pessoal, também militarizado em definitivo; o *Ispettore* continuou dependente do ministro da Marinha para assuntos militares, como a *leva marittima*²⁹⁵ (recrutamento, atribuído às capitánias ao longo das costas) e a mobilização (de pessoal e navios), o *segnalamento marittimo* (assinalamento marítimo) e a defesa costeira. O *regio decreto-legge nº2142/1919*, sobre os estatutos dos oficiais da Armada, já previa designações e carreiras distintas para os oficiais (nela formados) que serviam nas capitánias. Seguiu-se o *regio decreto nº2349/1919*, que criou e regulou o quadro de *sottufficiali* (suboficiais ou sargentos) das capitánias, com estatuto militar e funções policiais nos portos, nas praias e no mar (incluindo sobre a pesca), na pilotagem, e na salvação de bens e salvamento de pessoas (*salvezza*) no mar; o *regio decreto nº1257/1920* incluiu os *sottufficiali* nos destinatários de um quarto do produto pecuniário das penas aplicadas por ilícitos penais que tenham autuado. O *regio decreto nº3235/1923* desconcentrou as competências em 12 novas *direzioni marittime*²⁹⁶ (direções marítimas), dirigidas pelo capitão de porto (diretor, mas com a militarização iniciada em 1919 e incrementada por Mussolini em

²⁹⁵ Regulado pela primeira vez no *regio decreto nº3338/1885* e atualizado em legislação posterior.

²⁹⁶ Eram as seguintes (entre parêntesis, capitánias de cada *direzione*): Génova (4); Livorno (2); Lazio/Roma (1); Napoli (4); Reggio Calabria (2); Bari (2); Ancona (2); Venezia (2); Trieste (3); Cagliari (2); Catania (3); e Palermo (3).

1922, de novo designado *comandanti di porto*) da sede de cada direção, divididas em 30 *capitanerie di porto* (capitanias de porto), estas em *uffici circondariali marittimi* (secções ou serviços distritais marítimos), estes em *uffici locali marittimi* (secções ou serviços locais marítimos) e estes em *delegazioni di spiaggia* (delegações de praia); as *direzioni marittime* tinham funções de coordenação e direção dos serviços na sua dependência, servindo o desenvolvimento de quadros especializados nas matérias ligadas ao mar, e à marinha mercante em especial. A militarização prosseguiu com o *regio decreto n°2068/1923*, que militarizou o *Corpo delle Capitanerie di porto* e inseriu-o na Armada²⁹⁷, com a formação comum (confirmado na sua reorganização pela *legge n°1178/1926*), e o *regio decreto n°596/1926* que militarizou todos os agentes de segurança pública (policías), nos quais se incluía o pessoal do *Corpo delle Capitanerie di porto*. O *regio decreto n°243/1938* acrescentou uma *direzioni marittime* (passaram a 13) e 36 *capitanerie di porto*²⁹⁸. O *regio decreto n°1415/1938* também continuou a militarização, ao atribuir às autoridades marítimas a competência para capturar e confiscar navios em caso de guerra; o *regio decreto-legge n°1902/1938* instituiu o *Comando generale delle capitanerie di porto*, extinguiu o *Ispettorato* e determinou que o titular devia ser um *ammiraglio di squadra*²⁹⁹ (vice-almirante); o *regio decreto n°194/1940* definiu as atribuições do novo órgão e a estrutura orgânica que dirigia. Ainda durante a guerra e com Mussolini, o *regio decreto n°9/1941* pôs em vigor um Código da Navegação, que substituiu e revogou o Código da Marinha Mercante de 1877 e legislação complementar, e o Livro II do Código do Comércio de 1882, e passou a abranger a navegação aérea; a entrada em vigor do novo Código Civil obrigou a rever algumas normas do Código da Navegação, pelo que o novo texto entrou em vigor, revisto, só com o *regio decreto n°327/1942*, do qual se destaca: introduziu normas sobre a regulação da navegação interna (lagos, rios e canais italianos), criando uma estrutura própria que espelhava a marítima (*autorità della navigazione interna*); definiu os espaços internos aéreos e marítimos e fixou

²⁹⁷ Em 1920, foi transferido para o Ministério da Indústria, por extinção do Ministério dos Transportes, de acordo com o *regio decreto-legge n°304/1920*. No novo ministério as atribuições sobre a marinha mercante e as capitanias ficaram a cargo de uma subsecretaria de Estado, criada pelo *regio decreto n°381/1920*, e extinta pelo *regio decreto-legge n°231/1922*, o qual determinou o regresso ao Ministério da Marinha.

²⁹⁸ Passaram a ser (entre parêntesis, capitanias de cada *Direzione*): Génova (4); Livorno (3); Lazio/Roma (3); Napoli (4); Reggio Calabria (3); Bari (2); Ancona (3); Venezia (3); Trieste (2); Carnaro (Fiume) (1); Cagliari (2); Catania (3); e Palermo (3).

²⁹⁹ Apesar de a lei determinar que o *ispettore* devia ser um major-general, há muito que era tenente-general (oficial-general de 3 estrelas).

em seis milhas a largura do mar territorial; atribuiu competências de polícia judiciária e penais ao capitão ou comandante de porto (declaradas inconstitucionais pela *sentenza n°121* de 24-jun-1970 e divulgada pela *n°145 ordinanza*); estabeleceu normas sobre a pesca e a náutica de recreio e regulou-as; alterou várias normas da *amministrazione marittima*, mas não alterou a essência das competências das autoridades marítimas e do comandante (capitão) de porto em especial (de gestão das operações portuárias, e de polícia geral e judiciária); e atribuiu a tutela e a administração da marinha mercante ao ministro das Comunicações. Determinava que devia seguir-se um regulamento de execução, mas só foi posto em vigor pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°328/1952* em relação à navegação marítima (a navegação interna e a navegação aérea passaram a ser reguladas por diplomas próprios). O Código da Navegação de 1942 continua em vigor (2019), com adaptações e alterações. Já depois do armistício, o *regio decreto-legge n°4/B/1943* mandou transferir a autoridade sobre a marinha mercante e respetivos serviços, enquanto durasse o estado de guerra, do Ministério das Comunicações para o da Marinha; a decisão foi invertida pelo *decreto del Capo Provvisorio dello Stato n°26/1946*³⁰⁰, que instituiu o Ministério da Marinha Mercante (passando o outro a designar-se “Ministério da Marinha Militar”); o *decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato n°396/1947* estabeleceu as suas atribuições, até então no Ministério das Comunicações (matérias do mar em geral) e no Ministério da Agricultura e Florestas (pescas marítimas), e integrou o *Comando generale delle capitanerie di porto* e o *Corpo delle capitanerie di porto* no Ministério da Marinha Mercante. As atribuições foram densificadas no *decreto legislativo n°615/1948*, que, de acordo com o *decreto legislativo n°614/1948*, mudou a designação de *Comando generale delle capitanerie di porto* para *Ispettorato generale delle capitanerie di porto*, com atribuições sobre os portos, as pescas e o mar em geral; porém, continuou a ser chefiado por um oficial-general daquele corpo; e estabeleceu que o Ministério da Marinha Mercante devia articular-se com o Ministério da Defesa (Armada), sempre que estejam em causa matérias militares a cargo das capitánias. A desmilitarização daquele corpo (ou, pelo menos, a sua exclusão da Armada) era consistente com o Tratado de Paz de 1947³⁰¹, mas não era bem aceite pelo pessoal militar (pelos

³⁰⁰ Mas o *regio decreto-legge n°4/B/1943* só foi revogado pelo *decreto-legge n°200/2008*, que revogou diplomas obsoletos.

³⁰¹ O Tratado de Paz entre as Potências Aliadas e Associadas e a Itália (e outros Estados derrotados) foi assinado em Paris em 10-Fev-1947 e entrou em vigor desde 15-Set-1947; foi aprovado pela *legge n°811/1947* e a sua execução foi regulada pelo *decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato n°1430/1947*, que publicou o

benefícios perdidos), pelos capitães dos portos (pelas dificuldades de logística que se levantavam) e pela própria Armada (pela perda do dispositivo de recrutamento, através das capitánias); por estas razões, e outras razões políticas circunstanciais, prevaleceu a militarização das capitánias inseridas na Armada, mas com um regime próprio e funcionalmente dependentes de um ministério civil. O Código da Navegação (1942) mandou criar até 1945 o Regulamento da Navegação Interna, mas só foi posto em vigor pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°631/1949*. O *decreto del Presidente della Repubblica n°328/1952* manteve as designações; o *regio decreto n°1250/1956* definiu 11 *direzioni marittime*, 34 *capitanerie di porto*, 30 *uffici circondariali marittimi*, 42 *uffici locali marittimi* e 263 *delegazioni di spiaggia*³⁰²; muitas destas, dada a falta de pessoal do *Corpo*, estavam a cargo de sargentos da *Guardia di Finanza* (até 1975, quando a racionalização de recursos a obrigou a abandonar estas funções de autoridade marítima). O desafio económico dos anos 1960s³⁰³ permitiu adquirir corvetas e lanchas para o *Corpo* que, cumprindo o *decreto del Presidente della Repubblica n°585/1968*, substituído pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°1199/1973* (que abrangeu os meios de ação no mar das FA e das FSS) vieram a constituir o *ruolo del naviglio per la vigilanza costiera delle capitanerie di porto*, um grupo especial de navios militares do Estado³⁰⁴; a *legge n°698/1969* tornou possível que os oficiais da Armada comandassem os navios do *Corpo*; até então as autoridades marítimas usavam embarcações portuárias, da Armada e da *Guardia di Finanza*. Aquele desafio estendeu-se às populações, e cresceram muito as atividades de recreio nas águas internas e marítimas, e alargaram-se as atribuições dos serviços que até então se focavam na marinha mercante, nos portos e nas pescas (e na Armada); a proteção do meio marinho, a fiscalização das pescas marítimas, a salvaguarda da vida humana no mar, o controlo da náutica de recreio, das praias e do território costeiro tornaram-se prioritários para as autoridades marítimas, inseridas no Ministério da Marinha Mercante. A inadequação do Código da Navegação de 1942 esteve na

tratado em anexo. A norma sobre os efetivos da Armada excluía o pessoal da aviação naval e previa a redução desde os cerca de 40 mil existentes (já depois da desmobilização) em 1946 até 25 mil nove meses mais tarde (art.60). Estas limitações aliviaram-se com a adesão da Itália à *NATO*, na sua criação em 1949.

³⁰² Passaram a ser (entre parêntesis, capitánias de cada *direzione*): Génova (4); Livorno (3); Civitavechia (3); Napoli (4); Reggio Calabria (2); Bari (5); Ancona (3); Venezia (4); Cagliari (2); Catania (3); e Palermo (3).

³⁰³ A carência de recursos das capitánias até ao início dos anos 1960s manifestava-se também na ausência de uma rede própria de comunicações, e no uso das redes radiotelefónica e radiotelegráfica dos Correios.

³⁰⁴ O *decreto-legge n°84/2018* autorizou a oferta à Líbia de várias lanchas da classe CP, que começaram a ser adquiridas nos anos 1960s para a *Guardia costiera* (e outras da *Guardia di Finanza*) para combater a imigração ilegal através do Mediterrâneo.

origem da *legge n°50/1971*, que atualizou a regulação da náutica de recreio; nela, os serviços da *autorità maritime* tinham um papel central, comum aos navios mercantes: emitiam os documentos, mantinham os registos patrimoniais e profissionais³⁰⁵ (inscrição marítima), e examinavam e certificavam quem pretendesse comandar e conduzir as embarcações³⁰⁶. A harmonização europeia tem em parte densificado e alterado este quadro, mas o essencial daquela lei continua em vigor³⁰⁷. Quando o Governo quis criar o *Corpo della Guardia Costiera*, a situação política não permitiu a aprovação da necessária lei no parlamento; optou então por instituir o *Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera* (na prática, só *Guardia Costiera*), por *decreto* de 08-Jun-1989 dos ministros da Defesa e da Marinha Mercante; integra os serviços do *Corpo delle capitanerie di porto* dirigidos pelo *Ispettorato generale* (à data). A partir de 1987, os meios de ação no mar tinham escrito “*Capitanerie*” no exterior em grandes letras, e as faixas inclinadas típicas das guardas costeiras; a partir de 1989, já abrangendo os meios aéreos adquiridos em 1988, passaram a ter escrito “*Guardia Costiera*”; o fundo branco só foi adotado em 1998; e o logotipo da *Guardia Costiera* só foi posto em vigor pelo *decreto* de 27-Dez-2006. O incremento dos meios de ação no mar levou a criar a categoria de *nocchieri di porto*, ao nível de sargento³⁰⁸, e a categoria de *ufficiali specialisti*, no pessoal do *Corpo*, pela *legge n°255/1991*, que também transferiu pessoal da Armada daquelas categorias, para o *Corpo*. O alargamento das atividades no mar levou, pela *legge n°537/1993*, que reorganizou a administração pública, a fundir o Ministério da Marinha Mercante e o Ministério dos Transportes no Ministério dos Transportes e da Navegação; as atribuições sobre a proteção do meio marinho foram transferidas para o Ministério do

³⁰⁵ A emissão de licenças foi reformada pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°431/1997*, substituído pelo *decreto n°146/2008*, mas ambas mantiveram as competências das autoridades marítimas na emissão de todas as licenças no setor.

³⁰⁶ A formação e a certificação dos marítimos, sobretudo no âmbito da segurança e saúde no trabalho, é regulada desde o século XIX e mais recentemente pelo Código da Navegação (1942) e nesse âmbito são decisivas as competências das autoridades marítimas. Destaca-se a reforma autorizada pela *legge n°485/1998*, densificada pelo *decreto legislativo n°271/1999*, substituído, em nova reforma, pelo *decreto legislativo n°136/2011*, por sua vez reformado pelo *decreto legislativo n°71/2015*, no essencial, ainda em vigor (2019).

³⁰⁷ Só por ilustração, referem-se alguns diplomas regulamentares que densificaram a *legge n°50/1971* e que traduziram a evolução da regulação da segurança e a influência europeia nessa regulação: o *decreto n°232/1994*, o *decreto n°550/1994* (canais, rios e lagos), o *decreto n°478/1999* e o *decreto n°95/2005*.

³⁰⁸ Esta categoria já existia com a designação de *servizi portuali* no *Corpo Reale equipaggi marittimi* da Armada, desde a sua lei orgânica de 1926 (*legge n°1178/1926*), densificada pelo *regio decreto n°724/1931*; mas foi extinta na Armada pela *legge n°212/1983*.

Ambiente³⁰⁹, mas a *amministrazione marittima* e a *autorità marittime* ficaram no novo ministério. A *legge n°84/1994* reorganizou os portos italianos e reconstituiu o *Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto* em vez do *Ispettorato generale delle capitanerie di porto* (recriado em 1948); o *Corpo* autonomizou-se assim face à Armada (embora continue a depender do ministro da Defesa). Após várias mudanças de limites geográficos e da criação e elevação de serviços, o *decreto del Presidente della Repubblica n°699/1994* republicou o mapa, atualizado, das *circoscrizioni territoriali marittime*, com 13 *direzioni marittime* e 47 *capitanerie di porto*³¹⁰. Com a reforma da orgânica do Governo e da administração pública, aprovada pela *legge n°59/1997* e regulada pelo *decreto legislativo n°300/1999*, foi criado o *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti* (Ministério das Infraestruturas e dos Transportes), do qual a *Guardia Costiera* passou a depender funcionalmente, nas questões técnicas e do salvamento marítimo, como estabelece o *decreto del Presidente della Repubblica n°202/1998*³¹¹. A *legge n°413/1998* aumentou os efetivos e os meios de ação marítimos e aéreos do *Corpo*. O *decreto del Presidente della Repubblica n°135/2000* alterou as circunscrições territoriais de 1956 e publicou novo mapa, com 13 *direzioni marittime* e 48 *capitanerie di porto*³¹². No âmbito dum processo europeu de harmonização legislativa sobre o setor marítimo, pela *legge n°172/2003* pôs em vigor nova reforma, densificada pelo *decreto legislativo n°171/2005*, que substituiu diversas normas de

³⁰⁹ O Ministério do Ambiente foi criado pela *legge n°349/1986* e o seu primeiro regulamento foi posto em vigor pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°306/1987*. Desde a *legge n°233/2006*, que reorganizou o Governo, designa-se por “*Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare*”, sublinhando as atribuições sobre o mar e sugerindo a relação funcional que tem estabelecida com a *Guardia costiera*.

³¹⁰ Passaram a ser (entre parêntesis, capitánias de cada *direzione*): Genova (4); Livorno (4); Roma (3); Napoli (4); Reggio Calabria (3); Bari (6); Ancona (5); Ravenna (2); Venezia (2); Trieste (2); Cagliari (3); Catania (5); e Palermo (4).

³¹¹ Confirmado, alargando o âmbito, pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°177/2001* e pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°184/2004*. Com a separação dos transportes e das infraestruturas, decidida em 2006, este decreto foi substituído pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°254/2007*, relativo às infraestruturas e que, por isso, não referiu a *Guardia costiera*, e pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°271/2007*, relativo aos transportes e que regulou a *Guardia costiera*, em termos semelhantes aos dos decretos anteriores. Em 2008, nova reforma administrativa trouxe de volta o Ministério das Infraestruturas e dos Transportes e substituiu os decretos de 2007 pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°211/2008* que voltou a abranger, como os anteriores a *Guardia costiera*.

³¹² Passaram a ser (entre parêntesis, capitánias de cada *direzione*): Genova (4); Livorno (4); Roma (3); Napoli (4); Reggio Calabria (4); Bari (6); Ancona (5); Ravenna (2); Venezia (2); Trieste (2); Palermo (4); Catania (5); e Cagliari (3).

1942, 1949, 1952 e revogou a *legge n°50/1971* e muitas outras até 2005; e sobretudo pôs em vigor o Código da Náutica de Recreio, que densificou os poderes de fiscalização e de polícia do *Corpo*. O *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n°72/2014* reformou de novo o Ministério das Infraestruturas e dos Transportes, mas o perfil de atribuições e competências da *Guardia Costiera* não sofreu alterações substanciais. A importância da náutica de recreio tem-se manifestado na pressão da harmonização europeia e em várias alterações da legislação, tendo a mais recente sido autorizada pela *legge n°167/2015* e densificada no *decreto legislativo n°229/2017*, que reformou o Código da Náutica de Recreio (2005). Existem, em 2019, 15 *direzioni marittime* e 55 *capitanerie di porto*³¹³; a diversidade e a frequência das alterações sugerem que este quadro não é duradouro³¹⁴. Os efetivos da *Guardia Costiera* têm crescido ao longo dos anos, estando perto dos 11000, dos quais mais de 1100 são oficiais (2019). Em suma, as atribuições da *Guardia Costiera* são: a polícia geral e judiciária no âmbito marítimo; a fiscalização das pescas marítimas; a tutela do ambiente marinho; os registos e a regulação profissional da *gente di mare* (inscrição marítima), da náutica de recreio e a sua formação e certificação; a segurança safa e segura dos portos, da navegação, do transporte marítimo, da pesca, dos banhistas e da náutica de recreio; o controlo do tráfego marítimo e o salvamento marítimo; e as relações com os organismos nacionais e internacionais nas suas áreas de atribuições. Estas atribuições colocam a *Guardia Costiera* na posição de representante do Estado italiano nas atribuições e competências de Estado costeiro, Estado de porto e Estado de bandeira à luz da Lei do Mar (1982), que a Itália ratificou através da *legge n°689/1994*. Em alguns portos, a autoridade marítima local é autoridade portuária, com competências de gestão e de polícia portuárias. A *Guardia Costiera* tem competências técnicas sobre a navegação interna, mas não de salvamento, ambientais ou de polícia geral (exceto no lago di Garda e no lago Maggiore), estando estas atribuídas sobretudo às respetivas autoridades locais, à *Polizia di Stato* e aos *Carabinieri*. Por fim, a sua autonomia traduz-se em já não ter de se articular com a Armada ou o Ministério da Defesa no âmbito das suas atribuições, pois depende de facto dos Ministérios das Infraestruturas e Transportes, do Ambiente e da Agricultura: é o “braço operacional” destes ministérios para o mar.

³¹³ Passaram a ser (entre parêntesis, capitánias de cada *direzione*): Ancona (3); Bari (7); Cagliari (2); Catania (6); Civitavecchia (3); Genova (4); Livorno (4); Napoli (4); Olbia (3); Palermo (5); Pescara (3); Ravenna (2); Reggio Calabria (5); Trieste (2); e Venezia (2).

³¹⁴ A lista atualizada pode ser consultada em: <http://www.guardiacostiera.gov.it/organizzazione/Pages/comandi-territoriali.aspx> (lido em 23-Jan-2019).

H.4 OFICIAIS DAS CAPITANIAS

Uma breve nota para explicar um pouco mais a natureza dos oficiais do *Corpo delle capitanerie di porto*. Até 1865, os oficiais da Armada em serviço nas capitánias pertenciam ao *Stato Maggiore dei Porti*, conforme previsto no *regio decreto n°170/1861*, no *regio decreto n°171/1861* e no *regio decreto n°1171/1863* que regularam as autoridades marítimas, e os *capitani di porti* em especial. O *regio decreto n°2438/1865* definiu os postos e as equivalências no *Corpo*, iguais ao Exército que inspiraram o *Commissariato militare marittimo*: capitão de porto de 1ª classe (coronel), 2ª (tenente-coronel) e 3ª (major); os *Ufficiali di Porto* de 1ª, 2ª e 3ª classe eram equivalentes a capitão. A *legge n°853/1882* definiu as remunerações dos oficiais da Armada, por posto e por cargo, e reconheceu a autonomia do *Corpo*. Embora o *Corpo* tivesse tido sempre natureza e funções distintas da Armada, o ingresso dos oficiais no respetivo quadro sucedeu sempre a formação específica na *Accademia Navale de Livorno* (Escola Naval), cuja criação foi autorizada pela *legge n°4376/1878*, para formar jovens para a carreira militar; o *regio decreto n°399/1881* pôs em vigor o seu primeiro estatuto; o *regio decreto n°589/1896*, que o alterou, referiu-se pela primeira vez ao *Corpo*, a propósito de um mecanismo de recrutamento especial; mas o *regio decreto n°100/1904* ainda aplicava aos oficiais do *Corpo* os postos dos oficiais de linha. O *regio decreto n°431/1908*, o *regio decreto n°998/1911*, o *regio decreto n°969/1913*, o *regio decreto n°495/1915* substituíram os anteriores estatutos e não referiram o *Corpo*; o *regio decreto n°2001/1929* substituiu o estatuto de 1915 e referiu a formação de oficiais para o *Corpo*, explicitamente pela primeira vez; o *regio decreto n°1774/1942* substituiu o anterior, e pôs fim à formação específica do pessoal do *Corpo*; o *decreto del Presidente della Repubblica n°412/1953* substituiu o estatuto de 1942 e vinculou o ingresso no quadro de oficiais do *Corpo* à frequência com sucesso de curso profissional e militar-naval de seis meses; o *decreto del Presidente della Repubblica n°511/1997* substituiu o estatuto de 1953 e deixou de referir os cursos ministrados em concreto, só os tipos de cursos: académicos (para jovens só com o ensino secundário) e profissionais (para quem já tivesse um curso superior, por exemplo oficiais da marinha mercante). A *legge n°226/2004* suspendeu a conscrição, e o pessoal do *Corpo* passou todo a ser voluntário e profissional. O *decreto n°232/2006* aprovou novo regulamento da *Accademia Navale*, que substituiu o estatuto de 1997 e densificou o modelo anterior. O *decreto legislativo n°66/2010* pôs em vigor o *Codice dell'ordinamento militare*, integrou as normas regulamentares da formação do pessoal militar, e por isso revogou o regulamento de 2006; no plano estatutário, manteve o *Corpo delle capitanerie di porto* integrado na Armada, com funções de defesa marítima e costeira, de defesa das

unidades da Armada, de apoio às FA, de recrutamento para a Armada, entre outras, mas exerce as suas funções na dependência do Ministério das Infraestruturas e Transportes, incluindo nas atribuições de segurança civil (como a aplicação do Código *ISPS*); também regula a carreira dos militares em serviço na *Guardia Costiera*³¹⁵. Embora haja vários modos de recrutamento, destaca-se que, em geral, os oficiais são recrutados entre voluntários, por concurso, entre jovens que concluem com aproveitamento o curso de *scienze del governo e della amministrazione del mare* no nível *laurea* (5 anos de curso; mestrado), e entre oficiais marítimos abaixo do limite de idade definido na lei, para o curso profissional que habilita a ingressar no quadro do *Corpo delle capitanerie di porto*. Apesar de várias alterações, no essencial, o código de 2010 mantém-se em vigor³¹⁶ (2019).

Também são de notar as funções especiais dos oficiais das capitánias do início do século XIX até aos anos 1960s, de controlo dos emigrantes em relação ao recrutamento militar para a Armada e dos navios com emigrantes. A *legge n°23/1901* criou o comissário governativo, que embarcava nos navios, para garantir a segurança e o cumprimento das leis; o *regio decreto-legge n°2205/1919* atualizou estas normas; nestas duas leis só o controlo do recrutamento estava em causa do ponto de vista dos oficiais das capitánias; com o *decreto del Presidente della Repubblica n°1697/1948*, o comissário governativo que embarcava nos navios que faziam viagens transoceânicas podia ser um oficial das capitánias (de posto não inferior a major).

H.5 ACONTECIMENTOS DE MAR

De notar que desde o Código de Comércio de 1882 (art.508 e art.577) e passando pelo Código da Navegação de 1942 ainda em vigor (art.144, art.182 e art.772), também a legislação italiana considera e regula os acontecimentos de mar (*avvenimenti di mare, incidenti in mare* ou *incidenti marittimi*) e as ações face aos mesmos. O *decreto legislativo n°196/2005* transpôs a diretiva 2002/59/CE, que instituiu e regulou em articulação com os demais Estados-membros da UE um sistema de observação do tráfego marítimo, para melhorar a eficiência e a segurança da navegação e a resposta em caso de acidentes; por isso, referiu as ações a tomar pelos comandantes dos navios, perante *incidenti in mare* (acontecimentos de mar) e regulou os procedimentos a adotar perante navios em perigo que

³¹⁵ Algo entre uma lei orgânica das FA e um estatuto dos militares, que revogou mais de mil diplomas legislativos postos em vigor desde a Unificação da Itália (1861).

³¹⁶ Para mais pormenores ver: <http://www.guardiacostiera.gov.it/chi-siamo/Pages/ufficiali.aspx> (lido em 25-Jan-2019).

procuram locais de refúgio. O *decreto legislativo n°165/2011* transpôs a diretiva 2009/18/CE, alterou o anterior, adotou as expressões *incidente marittimo* ou *sinistro marittimo*, seguiu as normas relevantes da *IMO* e determinou a criação de um *Organismo investigativo sui sinistri marittimi*, um serviço técnico independente de investigação de acidentes marítimos; estabeleceu ainda a obrigação deste serviço realizar estudos e compilar dados estatísticos, e de fazer as investigações técnicas sobre acidentes graves; e determinou que o seu pessoal colabora com as autoridades marítimas e judiciais. Aquele organismo é (2019) a *Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e marittime*, cujas origens estão no *decreto legislativo n°162/2007* para acidentes ferroviários, no *decreto legislativo n°165/2011* para sinistros marítimos, e que o *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n°72/2014* reuniu num só serviço com autonomia técnica.

H.6 SALVAMENTO MARÍTIMO

Quanto à salvaguarda da vida humana no mar, será um fim tão antigo quanto a navegação, cuja execução foi distribuída primeiro por privados, e depois pela Armada, pela *Guardia di Finanza* e pelos portos; mas tornou-se uma atribuição essencialmente do Estado, ligada à segurança da navegação. Para a alcançar, e considerando só os atos posteriores à Unificação da Itália (1861), foram postos em vigor sucessivos regulamentos para evitar abalroamentos, o primeiro através do *regio decreto n°1171/1863*, que revogou as normas anteriores; seguiu-se o *regio decreto n°5390/1880*, que revogou o regulamento de 1863; a que se sucedeu o *regio decreto n°577/1896*, que revogou o regulamento de 1880 e durou até 1954. O primeiro diploma legal que visou especificamente a salvaguarda da vida humana no mar foi o *regio decreto n°2752/1928*, que pôs em vigor o *Regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare* (regulamento para a segurança dos navios mercantes e da vida humana no mar) e densificou as normas sobre a matéria do Código da Marinha Mercante (1877-1879), do Código do Comércio (1882) e as criadas para certificar e licenciar navios mercantes (excluiu embarcações de pesca); o diploma era dirigido à *amministrazione marittima* e aos armadores e aos comandantes de navios, e à prevenção e à ação em caso de acidente; à *amministrazione marittima* cabia assegurar o cumprimento do regulamento; só os *comandanti di porto* (capitão de porto, no tempo de Mussolini) mais antigos podiam instruir os processos de infração a este regulamento. Autorizada a ratificação pela Itália da Convenção *SOLAS-1929*, pela *legge n°718/1932*, o *regio decreto n°719/1932* substituiu o regulamento de 1928 (exceto o capítulo VII) com várias normas atualizadas e alteradas; e estabeleceu que, na impossibilidade de as autoridades marítimas realizarem as inspeções técnicas aos navios

previstas na lei, elas podiam ser executadas pelo *Registro italiano*³¹⁷. O *regio decreto n°1971/1935* adaptou o anterior à segurança contra incêndios nos navios mercantes, mantendo as competências de inspeção das autoridades marítimas e do então *Registro italiano Navale ed Aeronautico*. A Convenção *SOLAS-1948* foi aprovada pela *legge n°1370/1951*, mas só com a *legge n°616/1962* foi substituído o regulamento de 1932, foram atualizadas as normas aplicáveis aos navios mercantes e de pesca e mantidas as competências das autoridades marítimas (que passaram a dispor em cada capitania de uma comissão de vistoria ou inspeção dos navios³¹⁸), bem como a essência do modelo anterior. Entretanto, a *legge n°107/1954* pôs em vigor as normas para evitar abalroamentos no mar, substituindo as normas que vinham de 1896; foi substituído pela *legge n°450/1961*; esta foi revogada pela *legge n°276/1966*, que foi substituída pela *legge n°1085/1977*, que autorizou a ratificação da Convenção que aprovou o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar de 1972. Pelo meio, com a aprovação da Convenção *SOLAS-1960*, pela *legge n°538/1966*, foi posto em vigor novo regulamento que visava a salvaguarda da vida humana no mar, pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°1154/1972*, que complementou o de 1962. Seguiu-se a Convenção *SOLAS-1974*, aprovada pela *legge n°313/1980*, e o Protocolo de 1978, aprovado pela *legge*

³¹⁷ Foi criado em Génova em 1861 como entidade privada de inspeção técnica de navios e designada *Registro italiano*; foi reconhecido como organismo de utilidade pública pelo *regio decreto n°5900/1870*, que aprovou os seus estatutos; o *regio decreto n°731/1910* atualizou-os e renomeou-o *Registro nazionale italiano*; o *decreto luogotenenziale n°2027/1917* voltou a atualizá-los e renomeou-o *Registro navale italiano*; o *regio decreto n°898/1921* autorizou a constituição em instituto público do organismo que resultou da fusão do *Registro navale italiano* com outro análogo austríaco com a designação *Registro navale italiano e Veritas Adriatico*; o *regio decreto-legge n°2138/1926* voltou a atualizar os estatutos e renomeou-o *Registro italiano*; o *regio decreto n°2163/1927* alargou as suas atribuições de inspeção técnica às aeronaves, e o *regio decreto n°1843/1929* alargou à navegação interna e já referiu *Registro Italiano Navale ed Aeronautico*; o *regio decreto-legge n°1513/1936* atualizou os estatutos e confirmou o nome “*Registro Italiano Navale ed Aeronautico (R. I. N. ed A.)*”. Com a instituição do *Registro aeronautico italiano* pelo *regio decreto-legge n°1912/1938* foram para ele transferidas as atribuições e competências do *Registro navale*. O *decreto del Capo Provvisorio dello Stato n°340/1947* reviu e atualizou de novo os estatutos e renomeou-o como *Registro Italiano Navale*. A harmonização da legislação europeia levou a nova revisão dos estatutos pelo *decreto legislativo n°314/1998*, e manteve o *Registro Italiano Navale* privado, mas sob a supervisão do ministro dos Transportes e da Navegação.

³¹⁸ As inspeções dos navios já estavam previstas no Código da Marinha Mercante (1877) e legislação complementar, e foram alteradas pelo *regio decreto n°352/1895*. O *regio decreto n°719/1932* já previa a realização de visitas de inspeção pela autoridade marítima para certificar o navio no início da vida (*prima visita*), periódicas (*visita ordinaria*) e eventuais (*visita speciale*), para garantir o cumprimento das normas de segurança.

nº438/1982 foi posto em vigor novo regulamento pelo *decreto del Presidente della Repubblica nº435/1991* que substituiu o regulamento de 1972, e manteve a designação que vinha de 1928. Quanto à organização para a ação, a *legge nº147/1989* autorizou a adesão à Convenção de Hamburgo de 1979 (SAR), mas só foi densificada pelo *decreto del Presidente della Repubblica nº662/1994*, que atribuiu ao *Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto* a coordenação nacional do salvamento marítimo (MRCC localiza-se no *Comando generale* em Roma), às *direzioni marittime* a coordenação secundária³¹⁹ (MRSC) e a execução aos meios aéreos e navios da *Guardia Costiera*; mas o MRCC pode recorrer aos meios militares navais e aéreos, e a outros recursos do Estado que possam ser úteis. Com origem na *legge nº220/1992*, reforçada por diretivas europeias, também na Itália se passou a fazer a monitorização alargada da navegação, por razões ambientais e de segurança da navegação, para prevenir acidentes e condutas ilícitas; a responsabilidade pela execução foi atribuída às autoridades marítimas indicadas no *decreto nº662/1994*, isto é, aos órgãos da *Guardia Costiera* (nestes diplomas designados só por “*autorità marittima*”), que viram aumentados os meios navais para esse efeito. Merece relevo o *decreto nº218/2002* que pôs em vigor um regulamento de segurança das embarcações de pesca costeira, que atribuiu aos órgãos da *Guardia Costiera*. Para concluir este resumo de legislação, o *decreto legislativo nº196/2005* transpôs a diretiva 2002/59/CE e atribuiu ao *Comando generale* a responsabilidade pelo cumprimento das convenções internacionais (por exemplo, as Convenções SOLAS e SAR, ou os Códigos ISM e IMDG, entre outras) e da legislação nacional (por exemplo, a relativa ao controlo do tráfego marítimo, ou VTS) no presente âmbito. O *decreto legislativo nº18/2011* transpôs a diretiva 2009/17/CE, que atualizou a diretiva nº2002/59/CE, atualizou o *decreto legislativo nº196/2005*, manteve as competências da *Guardia Costiera* (designada “*amministrazione*”, como no *decreto nº232/1994* sobre a náutica de recreio e no *decreto nº218/2002* sobre a segurança das embarcações de pesca costeira) (Evangelista, 2008; Vignani, 2015).

H.7 AJUDAS MARÍTIMAS À NAVEGAÇÃO

H.7.1 Assinalamento marítimo

O primeiro diploma a considerar após a Unificação da Itália (1861) é o *regio decreto*

³¹⁹ Em 1994, existiam um MRCC e 13 MRSC. As alterações na organização territorial da Autoridade Marítima levaram a que existam (2019) um MRCC, sediado em Roma, e 15 MRSC, sediados em cada uma das sedes das *direzioni marittime*.

nº645/1862, que pôs em vigor o regulamento sobre os serviços nos portos, nas praias e nos faróis da Província de Nápoles, no contexto das políticas de obras públicas; ainda neste âmbito, o *regio decreto nº3095/1885* classificou os portos, os faróis e as praias. O *regio decreto nº871/1910* instituiu no Ministério da Marinha a *Commissione permanente per la illuminazione e il segnalamento delle coste*, à qual competia projetar o assinalamento marítimo em geral, acompanhar o seu funcionamento e propor as alterações adequadas; um dos seus vogais era o diretor do *Istituto idrografico*. Como acima referido, o *regio decreto nº75/1910* transferiu para o Ministério da Marinha o assinalamento marítimo e outros serviços; o *regio decreto nº124/1910* acrescentou que cabia ao Ministério das Obras Públicas a construção de novos faróis e a manutenção extraordinária dos existentes; o *regio decreto nº294/1911* determinou que a transferência se devia concretizar em 01-Jul-1911. O *regio decreto nº247/1914* repartiu o litoral em oito zonas³²⁰, cada uma chefiada por um *Comandante di zona* de assinalamento marítimo. O *decreto luogotenenziale nº1240/1915* criou e regulamentou o serviço de assinalamento marítimo, dirigido pelo *Ispettorato dei fari e del segnalamento marittimo*, e admitiu que o pessoal das capitánias tivesse acesso e fiscalizasse o assinalamento marítimo (e exercesse funções nalguns faróis). O *regio decreto nº1653/1920* extinguiu o *Ispettorato dei fari e del segnalamento marittimo*, e atribuiu as suas funções à *Direzione generale degli ufficiali e del servizio militare e scientifico* da Armada. As sedes das circunscrições de assinalamento marítimo foram alteradas pelo *regio decreto nº1019/1923*, mas o total manteve-se em oito³²¹. Passadas décadas sem atos legislativos, mas numerosas alterações da composição da *Commissione permanente*, a *legge nº335/1985* aprovou um programa de modernização do assinalamento marítimo, a cargo do Ministério da Defesa, através do *Ispettorato dei fari e del segnalamento marittimo* da Armada. Seguiu-se a *legge nº131/1990*, que atribuiu ao Ministério das Obras Públicas a construção de novos faróis e a manutenção extraordinária dos existentes, e manteve a organização existente. Novo regulamento de assinalamento marítimo foi posto em vigor pelo *decreto ministeriale*

³²⁰ Sediadas em Spezia, Livorno, Napoli, Messina, Trapani, Taranto, Venezia e Maddalena. Não coincidiam com as *direzione marittime* nem com os *dipartimento marittimo*, embora estivessem sob o comando dos *capos de dipartimento marittimo*, porque pertenciam à estrutura orgânica da Armada. Sofreu alterações pouco relevantes para este estudo pelo *decreto luogotenenziale nº288/1917* e pelo *decreto luogotenenziale nº863/1917*.

³²¹ Passaram a estar sediadas em Livorno, Napoli, Messina, Trapani, Maddalena, Taranto, Venezia e Trieste. Sofreu alterações pouco relevantes para este estudo pelo *regio decreto nº2094/1925* e pelo *regio decreto nº840/1932*.

nº337/1992, e não alterou a essência da organização, das circunscrições ou do *Ispettorato*. Continua integrado na Armada (2019).

H.7.2 Hidrografia

Quanto à hidrografia, regista-se o *regio decreto nº2314/1865*, que instituiu o *Ufficio centrale per il servizio scientifico della Marina*, sediado no *Osservatorio astronomico di San Giorgio in Genova* para regular os serviços náuticos, hidrográficos e meteorológicos desconcentrados nos departamentos marítimos da Armada; de acordo com o *regio decreto nº4647/1868*, a hidrografia já então integrava os planos de estudos das escolas da Armada. O *regio decreto nº1205/1872* instituiu o *Ufficio idrografico della Regia Marina*, renomeando aquele Observatório, e o *regio decreto nº1422/1873* densificou as suas atribuições e competências. Num âmbito mais global, o *regio decreto nº4138/1886* instituiu o *Consiglio superiore di lavori geodetici dello Stato*, regulado pelo *regio decreto nº5592/1888*, para centralizar a informação relativa a todos os trabalhos geodésicos, incluindo os hidrográficos. Na reforma do Ministério da Marinha, que o *regio decreto nº6526/1889* pôs em vigor foi criada a *Direzione del servizio idrografico* (a par da *Direzione generale della Marina mercantile*). O *regio decreto nº499/1899* mudou o nome de *Ufficio idrografico* para *Istituto idrografico*. O *regio decreto nº74/1900* instituiu neste *Istituto* o primeiro curso para formar oficiais especializados em hidrografia. O *regio decreto nº232/1908* reorganizou-o, densificando bastante as suas competências. A *legge nº442/1910* criou o *Regio Comitato talassografico italiano*, para o estudo físico-químico e biológico dos mares italianos (com interesse para a pesca e a navegação marítima e área), com sede no *Istituto idrografico* e tendo o seu diretor entre os membros do dito comité³²²; foi regulado pelo *regio decreto nº837/1910*. A criação dos *Servizi tecnici nazionali*, um deles o *Servizio idrografico e mareografico*, pela *legge nº183/1989*, regulamentada pelo *decreto del Presidente della Repubblica nº85/1991*, não substituiu nem extinguiu o *Istituto idrografico* da Armada, que obteve um representante naquele. Para promover a partilha de serviços dos *Servizi tecnici nazionali* o *decreto del Presidente della Repubblica nº435/1991* reformou-os e colocou-os na dependência da Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, substituindo quase todo o *decreto nº85/1991*. A grande reforma das FA, regulamentada pelo *decreto legislativo nº66/2010* manteve o *Istituto idrografico* sob a autoridade do chefe do Estado-Maior da

³²² Também foi membro da Comissão consultiva para a pesca, de acordo com o *regio decreto nº339/1920* e o *regio decreto-legge nº1140/1925*, até que foram revogados pelo *decreto legislativo nº212/2010*.

Armada italiana, e assim se mantêm (2019); representa a Itália na OHI.

H.8 PORTOS

Quanto aos portos, de novo, consideram-se só os factos posteriores à Unificação de Itália. Assim, importa destacar a primeira lei deste período, a *legge n°2518/1884*, que classificou os portos marítimos e definiu prioridades quanto às obras a realizar; foi regulamentada pelo *regio decreto n°3095/1885*, que classificou os portos de acordo com a sua importância para a segurança da navegação e a segurança nacional; o *regio decreto n°327/1901* pôs em vigor o regulamento de execução do decreto de 1885, atribuiu às capitánias competências de polícia do porto, de consulta técnica e de licenciamento (por exemplo, sobre extração de areias); o *regio decreto n°713/1904* substituiu o anterior, sem alterações a notar aqui. A classificação de 1885 sofreu numerosas alterações de critérios e classificação de portos concretos nas décadas seguintes. Nos primeiros anos do século XX foram criadas entidades públicas autónomas para construir, desenvolver e gerir os maiores portos comerciais de Itália; e depois reguladas pelo Código da Navegação (1942) e sucessivas alterações ao mesmo³²³. Em 1994 ocorreu uma grande reforma portuária, pela *legge n°84/1994*, que reorganizou os portos italianos e as autoridades portuárias (*autorità portuale*) e reviu a sua articulação com as autoridades marítimas; neste âmbito, reconstituiu o *Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto* em vez do *Ispettorato generale delle capitanerie di porto* (vinha de 1948); identificou as administrações portuárias autónomas então existentes³²⁴, tornou as autoridades portuárias autónomas (entidades públicas estatais) nos maiores portos comerciais³²⁵, com atribuições de gestão e segurança safa e segura dos

³²³ Destacam-se os seguintes diplomas e os portos correspondentes: Genova, *legge n°23/1903*, *regio decreto n°378/1913* e *regio decreto n°736/1926*; Ancona, *decreto-legge luogotenenziale n°1359/1919* e *regio decreto n°1589/1920*; Messina, *regio decreto n°1472/1921*; Napoli, *legge n°500/1940*, *decreto-legge n°1/1974* e *legge n°46/1974*; Palermo, *legge n°1268/1961*; Civitavecchia, *legge n°223/1963*; Trieste, *legge n°589/1967*; Savona, *legge n°173/1968*; Venezia, *regio decreto-legge n°503/1929*; e sobre outros portos, a *legge n°961/1967*.

³²⁴ Eram as seguintes, com as respetivas designações: *Provveditorato* no porto de Venezia; Consórcio autónomo do porto de Genova; *Ente autonomo* do porto de Palermo; Consórcio autónomo do porto de Civitavecchia; *Ente autonomo* do porto de Trieste; *Ente autonomo* do porto de Savona; Consórcio autónomo do porto de Napoli; e as *Aziendi dei mezzi meccanici e dei magazzini* nos portos de Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia, Messina e Savona.

³²⁵ Foram os seguintes: Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Cagliari, Catania, Palermo, Brindisi, La Spezia, Marina di Carrara, Messina, Savona e Taranto. As doze primeiras coincidiam com *direzione maritime* existentes em 1994.

portos, articuladas com as autoridades marítimas (o capitão de porto, designado nesta lei “*comandante del porto*”, é o vice-presidente do *Comitato portuale*), às quais compete a polícia e a segurança dos portos; nos portos mais pequenos, a autoridade marítima tem atribuídas as competências de autoridade portuária; e revogou o *regio decreto n°3095/1885*, o *regio decreto n°713/1904* e várias normas do Código da Navegação, fixadas em 1952 (Chlomoudis e Pallis, 2002: 22-34). O *decreto legislativo n°203/2007* transpôs a diretiva 2005/65/CE e complementou o regulamento 725/2004, densificando as competências das autoridades portuárias e das autoridades marítimas sobre a segurança safa e segura (Ferrari e Merk, 2015). O *decreto legislativo n°169/2016* alterou a *legge n°84/1994*, acrescentando às autoridades portuárias as autoridades de sistemas portuários, que abrangem regiões e não apenas portos individuais; instituiu quinze³²⁶ e regulamentou o novo modelo, mantendo o quadro em que opera a *Guardia Costiera*; seguiram-se alterações de pormenor sobre as autoridades portuárias, pelo *decreto legislativo n°232/2017*. A tutela sobre os portos começou por estar no Ministério das Obras Públicas e após os grandes investimentos iniciais passou para o Ministério das Infraestruturas e Transportes, como revelam os respetivos diplomas orgânicos, já referidos quanto ao enquadramento da *Guardia Costiera*, com a qual partilham a principal tutela (Vignani, 2015; Felício, 2019a).

H.9 FISCALIZAÇÃO DAS PESCAS MARÍTIMAS

A regulação da pesca aprofundou-se muito após a Unificação da Itália e as autoridades marítimas têm um papel nessa matéria; assim, importa notar que o Código da Marinha Mercante (1877-1879) já tinha normas sobre a pesca; e o Código da Navegação (1942) também trata dos aspetos administrativos e laborais da pesca que são comuns à marinha de comércio. Mas o quadro legal da pesca é muito mais extenso, e não é relevante tratá-lo aqui; o que importa salientar é o papel que as autoridades marítimas, e o capitão de porto em especial, têm desde sempre como polícia e autoridade administrativa. Importa registar a criação do *Ispettorato generale della pesca*, pelo *regio decreto n°1140/1925*, no Ministério da Economia, autónomo das autoridades marítimas. Também o *regio decreto n°1604/1931* mantinha as competências das autoridades marítimas na fiscalização das pescas marítimas e no comércio

³²⁶ Não coincidem com as *direzione maritime* e têm as seguintes designações: *Mare Ligure occidentale*; *Mare Ligure orientale*; *Mar Tirreno settentrionale*; *Mar Tirreno centrosettentrionale*; *Mar Tirreno centrale*; *Mari Tirreno meridionale e Jonio e dello Stretto*; *Mare di Sardegna*; *Mare di Sicilia occidentale*; *Mare di Sicilia orientale*; *Mare Adriatico meridionale*; *Mare Ionio*; *Mare Adriatico centrale*; *Mare Adriatico centrosettentrionale*; *Mare Adriatico settentrionale*; e *Mare Adriatico orientale*.

dos produtos dessas pescas. Uma importante reforma da pesca marítima foi posta em vigor pela *legge n°963/1965*, que estabeleceu o dever de registo nas capitánias dos pescadores marítimos e das empresas de pescas marítimas, o dever de obtenção das adequadas licenças de pesca e a atribuição às autoridades marítimas e às demais autoridades policiais (*Guarda di finanza, Carabinieri*, agentes da polícia e pessoal dos serviços da marinha mercante) das competências de polícia das atividades da pesca; criou ainda uma *Commissione consultiva centrale per la pesca marittima* (que não integrava autoridades marítimas por direito próprio) e comissões consultivas locais em cada capitania (para dar pareceres sobre a pesca em cada *Compartimento marittimo* e dirigida pelo respetivo chefe); e definiu as sanções administrativas e penais pelas violações das normas sobre a pesca. O regulamento de execução foi posto em vigor pelo *decreto del Presidente della Repubblica n°1639/1968*. A *legge n°41/1982* reformou de novo as pescas marítimas, acrescentou às competências do capitão de porto o poder de aplicar sanções pecuniárias aos titulares de licenças de pesca por não entregarem declarações de capturas para fins estatísticos. A *legge n°381/1988* alargou e agravou as sanções administrativas e penais pelas violações das normas sobre a pesca, previstas na *legge n°963/1965*. Com a reorganização do Governo, que a *legge n°233/2006* pôs em vigor, foi criado o Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, que manteve a *Guardia Costiera* sob a sua dependência funcional para as matérias das pescas marítimas e comércio de produtos das pescas. No âmbito dum processo de harmonização legislativa europeu, o *decreto legislativo n°4/2012* redefiniu os vários tipos de pesca e reviu as sanções administrativas e penais pelas infrações das pescas; manteve as competências policiais da *Guardia Costiera* no setor, e atribuiu-lhe o registo nacional das referidas infrações; e revogou a *legge n°963/1965* e outros diplomas que a alteraram.

H.10 PRESERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO

A preservação do património nacional começou por visar sobretudo bens físicos em terra, passou a incluir bens no mar e depois o ambiente. Esta evolução é aqui sintetizada na *legge n°1089/1939*, que visou a preservação de património artístico e histórico; após numerosas alterações, destaca-se a *legge n°352/1997*, densificada pelo o *decreto legislativo n°490/1999*, que redefiniu que reformou o modelo anterior, passando a abranger mais bens culturais, incluindo sub-aquáticos, sem menção explícita, mas já implicitamente considerados no Código da Navegação e explicitamente no decreto de 12-Jul-1989, o qual atribuiu em concreto à *Guardia Costiera* competências na preservação do património subaquático, sob a dependência funcional do Ministério da Cultura.

H.10.1 Proteção ambiental

Quanto ao património ambiental, começa por basear-se nas preocupações sobre a contaminação das águas, que estiveram na base da regulação que a *legge n°126/1976* e a *legge n°319/1976* puseram em vigor, e que atribuíram às autoridades marítimas poderes de fiscalização nos respetivos espaços de jurisdição, e ao *capo del compartimento marittimo* (chefe de departamento marítimo) a competência para autorizar descargas no mar, no seu espaço de jurisdição e sob certas condições bem definidas. O *decreto del Presidente della Repubblica n°504/1978* atribuiu ao ministro da Marinha Mercante a responsabilidade pelas operações de emergência perante um incidente grave de poluição no mar, através do *comitato permanente interministeriale di pronto intervento*, podendo usar todos os recursos (civis e militares) úteis de outros ministérios. Aquelas preocupações foram sublinhadas no *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri* de 04-Out-1979, que criou uma comissão para a defesa do mar. As atribuições ambientais das autoridades marítimas sobre o mar alargaram-se com a *legge n°979/1982*, que criou o *Ispettorato centrale per la difesa del mare*, a articular com o *Corpo delle capitanerie di porto*, que viu reforçadas as competências de vigilância e de fiscalização gerais no DPM e no mar (pesca além do mar territorial, reservas marinhas, etc), e, por isso, os seus efetivos e meios; também previu a aquisição de meios aéreos para *Guardia Costiera*, concretizada em 1988. Após a criação do Ministério do Ambiente (1986), o *Servizio prevenzione degli inquinamenti e risanamento ambientale*, criado pela respetiva lei orgânica (1987), tinha atribuições nas questões de contaminação das águas; embora ainda do Ministério da Marinha Mercante, o decreto de 03-03-1987 pôs em vigor o primeiro plano de ação de combate à poluição do mar, designado *Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da incidenti*. A *legge n°368/1990* e o *decreto del Presidente della Repubblica n°309/1992* alteraram aquele serviço. A *legge n°394/1991* regulou as áreas naturais protegidas e atribuiu as competências de vigilância e fiscalização à *Guardia Costiera*, articulada com o *Ispettorato centrale per la difesa del mare*. A *legge n°220/1992* regulou as intervenções de defesa do mar e o *decreto del Presidente della Repubblica n°309/1992* regulou os serviços de tutela e supervisão das águas. Pouco antes de ser extinto, pela *legge n°537/1993*, o Ministério da Marinha Mercante ainda promulgou o decreto de 31-Mar-1993, que pôs em vigor orientações para a elaboração de planos operacionais de combate à poluição do mar. A partir daquela lei, o Ministério do Ambiente ficou com todas as atribuições e competências sobre o ambiente. Já foi deste ministério, o decreto de 25-Set-1995 que definiu a orgânica e atribuições do *Ispettorato centrale per la difesa del mare*, o qual elaborou o (primeiro) *Manuale delle procedure operative in materia*

di tutela e difesa dell'ambiente marino e per gli interventi di emergenza in mare, posto em vigor pelo decreto de 12-Nov-1998, para orientar as ações previstas no plano operacional de 1987. Em 2010, foi posto em vigor novo plano de ação operacional nacional de combate à poluição do mar, pelo *decreto del Presidente del Consigli dei ministri* de 04-Nov-2010, que revogou o decreto de 1993. Este plano de ação foi revogado, tal como o plano de 1987 e o manual de 1998, e substituídos por outro, integrado, o *Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive*, posto em vigor pelo *decreto ministeriale n°34/2013*, que continua em vigor (2019).

H.10.2 Combate à poluição do mar

A integração do combate à poluição do mar no sistema de proteção civil só ocorreu em 2018; até então estava somente no âmbito do Ministério do Ambiente e das autoridades marítimas. O *Servizio nazionale della protezione civile* foi instituído pela *legge n°225/1992* e abrangia (sem ser explícito) os acidentes de poluição do mar. De notar que o Código Militar (2010) prevê desde a origem que uma das tarefas da Armada é vigiar os espaços marítimos italianos quanto a poluição, cabendo ao Ministério da Defesa suportar as despesas da vigilância (este Código confirma estas tarefas da *Guardia Costiera*, pois ela está inserida na *amministrazione militare*). Das numerosas alterações à *legge n°225/1992* talvez a mais destacada seja o *decreto-legge n°59/2012*, transformado com alterações na *legge n°100/2012*, mas que não alterou os aspetos relativos ao combate à poluição do mar. Uma grande reforma do sistema foi aprovada pela *legge n°30/2017*, que foi densificada com a criação do Código da Proteção Civil, pelo *decreto legislativo n°1/2018*, que revogou a *legge n°225/1992* e sucessivas alterações; este Código pela primeira vez integrou explicitamente o combate à poluição do mar nas operações de proteção civil e na resposta a emergências em geral, aplicando o plano aprovado em 2013, acima referido.

H.10.3 Controlo do tráfego marítimo

Também foram as preocupações ambientais que estiveram na base da *legge n°51/2001* que deu início à instalação do sistema de controlo de tráfego marítimo (*VTS*) e incentivou com subsídios a substituição de navios-tanque de casco simples pelos de duplo casco. A *legge n°179/2002* pôs em vigor vários reforços financeiros de serviços ligados ao mar, o reforço em pessoal dos Carabinieri e a criação do *Reparto ambientale marino*, um serviço de apoio técnico-científico do Ministério do Ambiente, que funciona no *Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera*, para agilizar a análise pelas autoridades

ambientais das questões concretas que as autoridades marítimas enfrentam. O *decreto legislativo n°182/2003* regulou as descargas de resíduos dos navios, para reduzir a poluição do mar, atribuiu às autoridades marítimas e às autoridades portuárias as competências de fiscalização, e às autoridades portuárias (que podem coincidir com as autoridades marítimas) a responsabilidade por disporem de sistemas de recolha de resíduos dos navios. O *decreto legislativo n°152/2006*, antecessor do Código do Ambiente, confirmou as competências da *Guardia Costiera* em matéria ambiental nos espaços sob a sua jurisdição. O *decreto legislativo n°202/2007*, que transpôs a diretiva 2005/35/CE, atualizou a *legge n°979/1982*, proibiu as descargas de substâncias perigosas (identificadas) para o mar e definiu as sanções para a sua prática. O decreto de 23-Jan-2013 pôs em vigor o *Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive*, um plano operacional para combate à poluição accidental do mar por hidrocarbonetos e substâncias perigosas; continua em vigor (2019). O *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n°142/2014* (10-Jul-2014) reformou o Ministério do Ambiente, incluindo o *Reparto Ambientale Marino*, e colocou a *Guardia Costiera* na dependência funcional deste Ministério. No âmbito dos processos de harmonização europeia, também a Itália criminalizou os delitos contra o ambiente, acrescentando um novo e longo art.452 ao Código Penal, sobre a contaminação das águas, através da *legge n°68/2015*³²⁷. A síntese acima mostrou que, desde os 1980s, as autoridades marítimas estão obrigadas a executar as políticas ambientais relativas ao mar elaboradas, a partir de 1986, pelo Ministério do Ambiente e estão sujeitas à sua autoridade funcional, numa intensa relação corrente.

H.11 LEGISLAÇÃO ITALIANA

Legge reale (13-Jul-1814) “*REGIE PATENTI, colle quali S. M. approvando lo stabilimento del corpo de carabinieri reali ...*”.

Legge n°798/1848 (30-Set-1848) “*Amministrazione di Pubblica Sicurezza*”. Disponível em: http://dircost.di.unito.it/root_subalp/docs/1848/1848-798.pdf (lido em 08-Jan-2019)

Legge n°1404/1852 (11-Jul-1852) “*Corpo di Guardie di Pubblica Sicurezza*”. Disponível em: http://www.dircost.unito.it/root_subalp/docs/1852/1852-1404.pdf (lido em 08-Jan-2019)

Legge n°3720/1859 (13-Nov-1859) “*Dell’Amministrazione di pubblica Sicurezza*”. Disponível em: http://www.dircost.unito.it/root_subalp/docs/1859/1859-3720.pdf (lido em 09-Jan-2019)

Regio decreto n°170/1861 (30-Jun-1861) “*Con cui il litorale marittimo dello Stato é diviso in Circondari marittimi, ed é stabilito in ciascuno di essi un Consolato di Marina*”. GU n°245 de 08-10-1861.

Regio decreto n°171/1861 (30-Jun-1861) “*Contenente disposizioni relative al servizio dei Porti e delle Spiagge*”. GU n°246 de 09-10-1861.

Regio decreto n°255/1861 (09-Out-1861) “*col quale é abolito il Segretariato Generale del Ministero dell’*

³²⁷ O quadro legal italiano já dispunha de um regime de sanções administrativas, posto em vigor e regulado pelo *decreto legislativo n°231/2001*, autorizado pela *legge n°300/2000*, e já várias vezes alterado.

- Interno, e sono instituite nel detto Ministero quattro Direzioni Generali*". GU n°250 de 14-10-1861.
- Legge n°616/1862 (13-Mai-1862) "Sull'Ordinamento delle Guardie Doganali"*. GU n°144 de 18-06-1862.
- Regio decreto n°645/1862 (19-Mai-1862) "Che approva il regolamento pel servizio speciale dei porti, spiagge e fari nelle Provincie Napolitane"*. GU n°145 de 20-06-1862.
- Regio decreto n°1143/1863 (01-Fev-1863) "che approva il regolamento che stabilisce le norme per evitare gli abbordi in mare"*. GU n°55 de 05-03-1863 – Supl.Ordinário n°55.
- Regio decreto n°1171/1863 (01-Mar-1863) "Contenente l'ordinamento dello Stato Maggiore dei porti"*. GU n°75 de 28-03-1863 – Supl.Ordinário n°75.
- Regio decreto n°1174/1863 (22-Fev-1863) "Contenente l'ordinamento del servizio della Marina militare dello Stato"*. GU n°79 de 02-04-1863.
- Regio decreto n°1396/1863 (26-Jul-1863) "Contenente un nuovo Ordinamento del Ministero della Marina"*. GU n°195 de 18-08-1863.
- Legge n°2134/1865 (26-Jan-1865) "Contenente disposizioni e norme circa il riparto del prodotto delle pene pecuniarie e di altri proventi in materia penale"*. GU n°43 de 18-02-1865.
- Regio decreto n°2188/1865 (11-Mar-1865) "Contenente un nuovo Ordinamento del Ministero della Marina"*. GU n°70 de 22-03-1865.
- Legge n°2215/1865 (20-Mar-1865) "Per l'unificazione amministrativa del Regno d'Italia"*. GU n°101 de 27-04-1865.
- Regio decreto n°2314/1865 (27-Abr-1865) "Col quale é regolato il servizio scientifico della Regia Marina"*. GU n°137 de 09-06-1865.
- Legge n°2360/1865 (25-Jun-1865) "Per l'approvazione e pubblicazione del Codice per la Marina mercantile"*. GU n°166 de 09-07-1865.
- Regio decreto n°2438/1865 (20-Jul-1865) "Per l'Ordinamento del Personale addetto alle Capitanerie di Porto"*. GU n°211 de 24-08-1865.
- Regio decreto n°2652/1865 (21-Nov-1865) "Che approva il Regolamento organico del Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza"*. GU n°335 de 28-12-1865.
- Regio decreto n°3411/1866 (29-Nov-1866) "Che approva il passaggio dei Bagni penali sotto la dipendenza del Ministero dell'Interno"*. GU n°1 de 01-01-1867.
- Regio decreto n°3479/1866 (30-Dez-1866) "Che approva il nuovo ordinamento del Ministero della Marina"*. GU n°44 de 13-02-1867.
- Regio decreto n°4647/1868 (20-Set-1868) "Portante il riordinamento delle Regie Scuole di Marina"*. GU n°301 de 05-11-1868.
- Regio decreto n°5900/1870 (29-Set-1870) "Col quale l'Ufficio del Registro italiano per la classificazione dei bastimenti, residente in Genova, é riconosciuto come Stabilimento di pubblica utilità ed elevato ad Ente morale"*. GU n°276 de 07-10-1870.
- Regio decreto n°656/1872 (14-Jan-1872) "Portante il riordinamento del Ministero della Marina"*. GU n°33 de 02-02-1872.
- Regio decreto n°1205/1872 (26-Dez-1872) "Che ricostituisce l'Ufficio centrale pel servizio scientifico nell'Osservatorio astronomico di San Giorgio in Genova, il quale assumerà il titolo di Ufficio idrografico della Regia Marina"*. GU n°46 de 15-02-1873.
- Regio decreto n°1422/1873 (15-Jun-1873) "Che regola il servizio dell'Ufficio idrografico e degli Osservatori dipartimentali"*. GU n°179 de 30-06-1873.
- Regio decreto n°3589/1876 (21-Dez-1876) "Che modifica la divisione del territorio marittimo e riordina il corpo delle capitanerie di porto"*. GU n°9 de 12-01-1877.
- Legge n°3919/1877 (24-Mai-1877) "Colla quale sono modificati alcuni articoli del codice della marina mercantile"*. GU n°158 de 07-07-1877.
- Regio decreto n°4146/1877 (24-Out-1877) "Che approva il testo unico del Codice della marina mercantile"*. GU n°287 de 10-12-1877.
- Legge n°4376/1878 (16-Mai-1878) "Con la quale é istituita una accademia navale in Livorno"*. GU n°118 de 20-05-1878.
- Regio decreto n°5166/1879 (20-Nov-1879) "Che approva il regolamento per la esecuzione del testo unico del Codice per la marina mercantile"*. GU n°288 de 10-12-1879.
- Regio decreto n°5390/1880 (04-Abr-1880) "che approva un nuovo regolamento che stabilisce le norme per evitare gli abbordi sul mare"*. GU n°121 de 20-05-1880.
- Regio decreto n°5705/1880 (27-Out-1880) "Che approva un nuovo regolamento organico pel corpo delle guardie di pubblica sicurezza a piedi"*. GU n°272 de 15-11-1880.
- Regio decreto n°399/1881 (04-Ago-1881) "Che provvede per l'ordinamento della regia accademia navale istituita in Livorno"*. GU n°212 de 12-09-1881.
- Legge n°681/1882 (02-Abr-1882) "Che approva il codice di commercio pel Regno d'Italia"*. GU n°82 de 06-04-1882.

- Legge n°853/1882 (05-Jul-1882) “Riflettente gli stipendi ed assegni fissi per gli ufficiali ed impiegati della regia marina”. GU n°166 de 17-07-1882.*
- Legge n°2518/1884 (16-Jul-1884) “Sulla classificazione dei porti, sulle spese per i medesimi, e sulla designazione delle opere marittime”. GU n°180 de 29-07-1884.*
- Regio decreto n°3095/1885 (02-Abr-1885) “Che approva il testo unico della legge 16 luglio 1884, n. 2518, riguardante i porti, fari e spiagge”. GU n°123 de 27-05-1885.*
- Regio decreto n°4138/1886 (07-Nov-1886) “Concernente l'istituzione del Consiglio superiore di lavori geodetici dello Stato”. GU n°264 de 12-11-1886.*
- Regio decreto n°5592/1888 (19-Jul-1888) “Col quale é approvato l'annesso regolamento che stabilisce le norme per l'esercizio delle funzioni del Consiglio Superiore dei lavori geodetici dello Stato”. GU n°191 de 13-08-1888.*
- Regio decreto n°6526/1889 (23-Nov-1889) “Che costituisce gli Uffici principali del Ministero della marina e ne stabilisce le norme relative”. GU n°290 de 07-12-1889.*
- Legge n°7321/1890 (21-Dez-1890) “Che regola il servizio e le attribuzioni per gli ufficiali e gli agenti di P. S.”. GU n°303 de 26-12-1890.*
- Regio decreto n°681/1893 (10-Dez-1893) “Che passa il personale medico del Corpo delle Capitanerie di porto dalla dipendenza del Ministero della Marina a quella del Ministero dell'Interno”. GU n°1 de 02-01-1893.*
- Regio decreto n°352/1895 (09-Mai-1895) “Sulla modifica alle disposizioni riguardanti le visite ai bastimenti mercantili”. GU n°142 de 18-06-1895.*
- Regio decreto n°577/1896 (13-Dez-1896) “Che approva il Regolamento per prevenire gli abbordi in mare”. GU n°11 de 15-01-1897.*
- Regio decreto n°589/1896 (17-Dez-1896) “Sull'ordinamento della R. Accademia navale”. GU n°41 de 19-02-1897.*
- Regio decreto n°510/1898 (04-Dez-1898) “Concernente disposizioni per gli Ispettori delle Capitanerie di porto”. GU n°1 de 02-01-1899.*
- Regio decreto n°450/1899 (17-Dez-1899) “Concernente i varii ruoli organici del personale del Ministero della Marina”. GU n°301 de 28-12-1899.*
- Regio decreto n°499/1899 (14-Dez-1899) “Portante modificazioni all'Ordinamento dell'Ufficio Idrografico della Regia Marina”. GU n°33 de 09-02-1900.*
- Regio decreto n°74/1900 (11-Jan-1900) “Istituzione di un corso speciale di studi per ufficiali specialisti presso l'Istituto Idrografico della R. Marina”. GU n°57 de 09-03-1900.*
- Legge n°23/1901 (31-Jan-1901) “Disposizioni sull'emigrazione”. GU n°29 de 04-02-1901.*
- Regio decreto n°327/1901 (09-Mai-1901) “Che approva il Regolamento per l'esecuzione della legge 2 aprile 1885, n. 3095, sui porti, spiagge e fari”. GU n°176 de 24-07-1901.*
- Legge n°23/1903 (12-Fev-1903) “Costituzione di un consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova”. GU n°48 de 27-02-1903.*
- Regio decreto n°100/1904 (17-Mar-1904) “Riguardante le denominazioni dei vari gradi della R. Marina”. GU n°77 de 01-04-1904.*
- Regio decreto n°713/1904 (26-Set-1904) “Che approva e contiene il regolamento per la esecuzione della legge 2 aprile 1885 (testo unico), n. 3095, sui porti, spiagge e fari”. GU n°50 de 01-03-1905.*
- Regio decreto n°402/1906 (15-Jul-1906) “Soppressione dell'ufficio di revisione presso l'amministrazione centrale della marina”. GU n°185 de 08-08-1906.*
- Legge n°367/1906 (19-Jul-1906) “Concernente i provvedimenti in favore delle RR. guardie di finanza”. GU n°179 de 01-08-1906.*
- Regio decreto n°367/1907 (27-Jun-1907) “Che approva l'unito testo unico del regolamento pel Corpo delle guardie di città”. GU n°154 de 30-06-1907.*
- Regio decreto n°690/1907 (31-Ago-1907) “Che approva l'unito testo unico della legge sugli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza”. GU n°259 de 02-11-1907.*
- Regio decreto n°232/1908 (14-Mai-1908) “Che approva l'annesso riordinamento dell'Istituto idrografico della R. marina”. GU n°138 de 12-06-1908.*
- Regio decreto n°431/1908 (14-Jun-1908) “Che sostituisce l'annesso ordinamento della Regia accademia navale”. GU n°173 de 25-07-1908.*
- Regio decreto n°540/1908 (18-Ago-1908) “Che costituisce i nuovi compartimenti marittimi di Viareggio, Torre del Greco, Salerno, Brindisi, Chioggia e Siracusa”. GU n°223 de 24-09-1908.*
- Regio decreto n°75/1910 (23-Jan-1910) “Relativo alla concentrazione dei servizi marittimi nel Ministero della marina”. GU n°50 de 02-03-1910.*
- Regio decreto n°124/1910 (06-Fev-1910) “Che determina le attribuzioni dei Ministeri della marina e dei lavori pubblici pel servizio dei fari e degli altri segnalamenti marittimi”. GU n°74 de 30-03-1910.*
- Legge n°442/1910 (13-Jul-1910) “Istituzione del R. Comitato talassografico italiano”. GU n°166 de 16-07-1910.*
- Regio decreto n°731/1910 (09-Out-1910) “Che approva l'annesso statuto del «Registro nazionale italiano» per*

- la visita e classifica delle navi e dei galleggianti addetti alla navigazione marittima e interna". GU n°253 de 31-10-1910.*
- Regio decreto n°837/1910 (25-Nov-1910) "Che approva l'annesso regolamento del R. Comitato talassografico italiano". GU n°292 de 17-12-1910.*
- Regio decreto n°857/1910 (08-Dez-1910) "Che approva le norme per l'Ispettorato delle capitanerie di porto con sede in Roma". GU n°297 de 23-12-1910.*
- Regio decreto n°871/1910 (27-Nov-1910) "Che istituisce la Commissione permanente per la illuminazione e il segnalamento delle coste". GU n°302 de 29-12-1910.*
- Regio decreto n°294/1911 (09-Mar-1911) "Che fissa al primo luglio 1911 la data del passaggio del servizio dei fari e degli altri segnalamenti marittimi dalla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici a quella del Ministero della marina". GU n°99 de 27-04-1911.*
- Regio decreto n°998/1911 (02-Jul-1911) "Che approva il nuovo ordinamento della «Regia Accademia navale»". GU n°224 de 26-09-1911.*
- Regio decreto n°1018/1912 (23-Ago-1912) "Col quale viene costituito il nuovo compartimento marittimo di Ravenna". GU n°232 de 02-10-1912.*
- Regio decreto n°378/1913 (23-Fev-1913) "Col quale viene approvato il regolamento per la esecuzione della legge 12 febbraio 1903, n. 50, relativa alla istituzione di un Consorzio autonomo per il porto di Genova". GU n°132 de 07-06-1913.*
- Legge n°797/1913 (29-Jun-1913) "Riguardante l'ordinamento dei corpi militari della Regia marina". GU n°169 de 21-07-1913.*
- Regio decreto n°969/1913 (29-Jun-1913) "Col quale é approvato l'annesso ordinamento della Regia Accademia navale". GU n°210 de 09-09-1913.*
- Regio decreto n°247/1914 (05-Mar-1914) "Riguardante il servizio dei fari e del segnalamento marittimo". GU n°89 de 15-04-1914.*
- Regio decreto n°860/1914 (02-Jul-1914) "Relativo all'ordinamento dell'Amministrazione centrale della marina". GU n°205 de 27-08-1914.*
- Regio decreto n°495/1915 (14-Mar-1915) "Col quale é approvato il nuovo ordinamento della Regia Accademia navale". GU n°107 de 29-04-1915.*
- Decreto luogotenenziale n°1240/1915 (22-Jul-1915) "Col quale viene approvato d'annesso regolamento per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo". GU n°213 de 27-08-1915.*
- Regio decreto n°756/1916 (22-Jun-1916) "Concernente l'istituzione del Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari". GU n°148 de 24-06-1916.*
- Decreto luogotenenziale n°830/1916 (26-Jun-1916) "Riguardante la ripartizione dei servizi tra il Ministero dei trasporti marittimi e ferroviari ed il Ministero della marina". GU n°167 de 17-07-1916.*
- Decreto luogotenenziale n°288/1917 (15-Fev-1917) "Col quale é stabilita la circoscrizione delle zone dei fari e segnalamenti marittimi, e le loro dipendenze disciplinari". GU n°66 de 20-03-1917.*
- Decreto luogotenenziale n°863/1917 (17-Mai-1917) "Col quale é modificata la tabella A annessa al decreto Luogotenenziale 15 febbraio 1917, n. 288, che stabilisce la circoscrizione dei fari e del segnalamento marittimo e loro dipendenze disciplinari". GU n°134 de 08-06-1917.*
- Decreto luogotenenziale n°2027/1917 (18-Nov-1917) "Con cui il Registro nazionale italiano per la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti, eretto in ente morale col R. decreto 9 ottobre 1910, n. 731, assume la denominazione di Registro navale italiano, e ne é approvato il relativo statuto". GU n°306 de 29-12-1917.*
- Decreto-legge luogotenenziale n°1359/1919 (03-Jul-1919) "Che istituisce, con sede in Ancona, un ente autonomo con la denominazione di «Ente portuale di Ancona», per la costruzione delle opere e l'esercizio di quel porto". GU n°195 de 16-08-1919.*
- Regio decreto n°1442/1919 (14-Ago-1919) "Che stabilisce l'ordinamento del personale di pubblica sicurezza e la istituzione di un corpo di agenti di investigazione". GU n°201 de 23-08-1919.*
- Regio decreto n°1790/1919 (02-Out-1919) "Che sopprime l'attuale corpo delle guardie di città ed in sua vece istituisce il corpo della Regia guardia per la pubblica sicurezza". GU n°238 de 07-10-1919.*
- Regio decreto-legge n°2142/1919 (02-Nov-1919) "Che regola lo stato giuridico ed economico degli ufficiali della Regia marina in servizio attivo permanente". GU n°282 de 29-11-1919.*
- Regio decreto-legge n°2205/1919 (13-Nov-1919) "Che approva il testo unico dei provvedimenti sulla emigrazione e sulla tutela giuridica degli emigranti". GU n°292 de 11-12-1919.*
- Regio decreto-legge n°2349/1919 (27-Nov-1919) "Che trasferisce l'Ispettorato delle capitanerie di porto dal Ministero della marina a quello dei trasporti". GU n°302 de 23-12-1919.*
- Regio decreto-legge n°304/1920 (24-Mar-1920) "Che sopprime il Ministero per i trasporti marittimi e ferroviari". GU n°70 de 24-03-1920.*
- Regio decreto n°339/1920 (07-Mar-1920) "Concernente la composizione della Commissione consultiva per la pesca". GU n°77 de 01-04-1920.*

- Regio decreto n°381/1920 (25-Mar-1920) “Che stabilisce la competenza del nuovo sottosegretario di Stato, istituito presso il Ministero dell'industria, commercio e lavoro col R. decreto 15 marzo 1920, n. 305”. GU n°84 de 09-04-1920.*
- Regio decreto n°1257/1920 (18-Ago-1920) “Che sopprime l'attuale categoria del personale di bassa forza delle Capitanerie di porto istituendo in sua vece quella dei sottufficiali di porto e ne approva le tabelle organiche relative”. GU n°237 de 07-10-1920.*
- Regio decreto n°1589/1920 (01-Set-1920) “Che approva il regolamento per l'Ente autonomo del porto di Ancona, istituito con decreto - legge 3 luglio 1919, n.1359”. GU n°275 de 22-11-1920.*
- Regio decreto n°1653/1920 (14-Nov-1920) “Concernente l'Ispettorato della aeronautica della R. marina e la soppressione dell'Ispettorato dei fari e del segnalamento marittimo”. GU n°282 de 30-11-1920.*
- Regio decreto n°1472/1921 (19-Mai-1921) “Che approva il regolamento per l'Ente autonomo per la costruzione delle opere e l'esercizio del porto di Messina”. GU n°264 de 11-11-1921.*
- Regio decreto n°898/1921 (09-Jun-1921) “applicazione di tassa di esercizio ed erezione in ente morale”. GU n°166 de 15-07-1921.*
- Regio decreto n°1680/1922 (31-Dez-1922) “Concernente la riforma ed unificazione dei Corpi armati di polizia”. GU n°306 de 31-12-1922.*
- Regio decreto n°31/1923 (14-Jan-1923) “Col quale é istituita una milizia volontaria per la sicurezza nazionale”. GU n°16 de 20-01-1923.*
- Regio decreto-legge n°831/1923 (08-Mar-1923) “Che approva il regolamento di disciplina per la Milizia volontaria per la sicurezza nazionale”. GU n°98 de 26-04-1923.*
- Regio decreto n°1019/1923 (03-Mai-1923) “Relativo alla circoscrizione delle zone dei fari e del segnalamento marittimo”. GU n°131 de 05-06-1923.*
- Regio decreto n°2068/1923 (10-Set-1923) “Modificazioni e aggiunte all'ordinamento dei corpi militari della Regia marina”. GU n°246 de 19-10-1923.*
- Regio decreto n°3235/1923 (20-Dez-1923) “Nuove circoscrizioni della marina mercantile”. GU n°59 de 10-03-1924.*
- Regio decreto-legge n°214/1924 (20-Jan-1924) “Istituzione di una speciale centuria della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale per i servizi di polizia nel porto di Napoli”. GU n°48 de 26-02-1924.*
- Regio decreto-legge n°1292/1924 (04-Ago-1924) “Approvazione del nuovo ordinamento della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale”. GU n°204 de 30-08-1924.*
- Regio decreto-legge n°382/1925 (02-Abr-1925) “Aumento di 5000 uomini nell'organico dell'arma dei carabinieri Reali e passaggio del ruolo specializzato dell'arma alla diretta dipendenza del Ministero dell'interno per la costituzione del corpo degli agenti di pubblica sicurezza”. GU n°86 de 13-04-1925.*
- Regio decreto-legge n°383/1925 (02-Abr-1925) “Costituzione di un corpo di agenti di pubblica sicurezza”. GU n°86 de 13-04-1925.*
- Regio decreto-legge n°1140/1925 (24-Mai-1925) “Istituzione, presso il Ministero dell'economia nazionale, dell'Ispettorato generale della pesca”. GU n°159 de 11-07-1925.*
- Regio decreto-legge n°1303/1925 (14-Jun-1925) “Funzionamento della Milizia portuaria per la sicurezza nazionale”. GU n°183 de 08-08-1925.*
- Regio decreto n°2094/1925 (19-Nov-1925) “Modifica alla circoscrizione delle zone dei fari e del segnalamento marittimo”. GU n°282 de 04-12-1925.*
- Regio decreto n°596/1926 (17-Jan-1926) “Approvazione del regolamento per il Corpo degli agenti di pubblica sicurezza”. GU n°127 de 02-06-1926 – Supl.Ordinário n°127.*
- Regio decreto n°736/1926 (11-Abr-1926) “Approvazione del regolamento per l'esecuzione della legge 12 febbraio 1903, n. 50, relativa all'istituzione del Consorzio autonomo del porto di Genova”. GU n°106 de 07-05-1926 – Supl.Ordinário n°127.*
- Legge n°1178/1926 (08-Jul-1926) “Ordinamento della Regia marina”. GU n°162 de 15-07-1926.*
- Regio decreto-legge n°2138/1926 (11-Nov-1926) “Riordinamento del Registro italiano per la classificazione delle navi”. GU n°298 de 28-12-1926.*
- Regio decreto n°2163/1927 (09-Jun-1927) “Attribuzione al Registro italiano per la classificazione delle navi mercantili, del servizio di sorveglianza e visita degli aeromobili commerciali per trasporto di passeggeri, posta, merci e simili”. GU n°281 de 05-12-1927.*
- Regio decreto n°2752/1928 (10-Ago-1928) “Approvazione del regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare”. GU n°12 de 15-01-1929 – Supl.Ordinário n°12.*
- Regio decreto-legge n°503/1929 (14-Mar-1929) “Ordinamento del Provveditorato al porto di Venezia”. GU n°92 de 19-04-1929.*
- Regio decreto n°1843/1929 (03-Out-1929) “Estensione della competenza del Registro Italiano Navale ed Aeronautico ai natanti adibiti alla navigazione interna”. GU n°250 de 26-10-1929.*
- Regio decreto n°2001/1929 (16-Ago-1929) “Approvazione dello statuto della Regia accademia navale”. GU n°279 de 30-11-1929.*

- Regio decreto n°1629/1930 (30-Nov-1930) “Approvazione del nuovo regolamento per il Corpo degli agenti di pubblica sicurezza”. GU n°294 de 19-12-1930 – Supl.Ordinário n°294.*
- Regio decreto n°724/1931 (13-Jan-1931) “Ordinamento della categoria «Servizi portuali» del Corpo Reale equipaggi marittimi”. GU n°140 de 19-06-1931.*
- Regio decreto n°1604/1931 (08-Out-1931) “Approvazione del testo unico delle leggi sulla pesca”. GU n°18 de 23-01-1932.*
- Legge n°718/1932 (31-Mar-1932) “Approvazione della Convenzione di Londra del 31 maggio 1929 per la sicurezza della vita umana in mare”. GU n°149 de 30-06-1932 – Supl.Ordinário n°149.*
- Regio decreto n°719/1932 (23-Mai-1932) “Approvazione del regolamento per la sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare”. GU n°149 de 30-06-1932 – Supl.Ordinário n°149.*
- Regio decreto n°840/1932 (16-Jun-1932) “Ordinamento dei servizi periferici territoriali della Regia marina”. GU n°170 de 25-07-1932.*
- Regio decreto n°1971/1935 (10-Out-1935) “Approvazione delle «Disposizioni per la prevenzione e la estinzione degli incendi a bordo delle navi mercantili”. GU n°274 de 25-11-1935.*
- Regio decreto-legge n°1513/1936 (09-Jul-1936) “Riordinamento del Registro Italiano Navale ed Aeronautico”. GU n°190 de 18-08-1936.*
- Regio decreto n°243/1938 (03-Mar-1938) “Nuove tabelle delle circoscrizioni territoriali della marina mercantile”. GU n°77 de 04-04-1938.*
- Regio decreto n°1415/1938 (08-Jul-1938) “Approvazione dei testi della legge di guerra e della legge di neutralità”. GU n°211 de 15-09-1938 – Supl.Ordinário n°211.*
- Regio decreto-legge n°1902/1938 (11-Nov-1938) “Istituzione di un Comando generale delle capitanerie di porto”. GU n°294 de 26-12-1938.*
- Regio decreto-legge n°1912/1938 (24-Nov-1938) “Istituzione del Registro aeronautico italiano”. GU n°295 de 27-12-1938.*
- Legge n°1089/1939 (01-Jun-1939) “Tutela delle cose d'interesse artistico o storico”. GU n°184 de 08-08-1939.*
- Regio decreto n°194/1940 (19-Fev-1940) “Attribuzioni e ordinamento del Comando generale delle Capitanerie di porto”. GU n°85 de 10-04-1940.*
- Legge n°500/1940 (06-Mai-1940) “Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Napoli”. GU n°132 de 07-06-1940.*
- Regio decreto n°9/1941 (27-Jan-1941) “Approvazione del testo del Codice della navigazione”. GU n°25 de 31-01-1941.*
- Regio decreto n°327/1942 (30-Mar-1942) “Approvazione del testo definitivo del Codice della navigazione”. GU n°93 de 18-04-1942.*
- Regio decreto n°1774/1942 (10-Dez-1942) “Approvazione dello statuto della Regia accademia navale”. GU n°37 de 15-02-1943.*
- Regio decreto-legge n°4/B/1943 (01-Nov-1943) “Passaggio, durante lo stato di guerra, della Marina mercantile e del rispettivo Sottosegretariato dal Ministero delle comunicazioni a quello della Marina”. GU n°1 de 18-11-1943.*
- Regio decreto-legge n°16/B/1943 (06-Dez-1943) “Scioglimento della Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale e delle Milizie speciali”. GU n°4 de 08-12-1943.*
- Decreto legislativo luogotenenziale n°365/1944 (02-Nov-1944) “Istituzione del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza”. GU n°93 de 12-12-1944.*
- Decreto del Capo Provvisorio dello Stato n°26/1946 (13-Jul-1946) “Istituzione del Ministero della marina mercantile”. GU n°167 de 27-07-1946.*
- Decreto del Capo Provvisorio dello Stato n°340/1947 (22-Jan-1947) “Riordinamento del Registro Italiano Navale”. GU n°116 de 23-05-1947.*
- Decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato n°396/1947 (31-Mar-1947) “Attribuzioni del Ministero della marina mercantile”. GU n°125 de 04-06-1947.*
- Legge n°811/1947 (02-Ago-1947) “Autorizzazione al Governo della Repubblica a ratificare il Trattato di Pace fra le Potenze Alleate e Associate e l'Italia”. GU n°200 de 02-09-1947.*
- Decreto legislativo del Capo Provvisorio dello Stato n°1430/1947 (28-Nov-1947) “Esecuzione del Trattato di pace fra l'Italia e le Potenze Alleate ed Associate, firmato a Parigi il 10 febbraio 1947”. GU n°295 de 24-12-1947.*
- Costituzione della Repubblica Italiana (22-Dez-1947) Disponibile em: http://www.quirinale.it/allegati_statici/costituzione/costituzione_inglese.pdf (lido em 05-Set-2018)*
- Decreto legislativo n°614/1948 (27-Abr-1948) “Ricostituzione dell'Ispettorato generale delle capitanerie di porto”. GU n°131 de 08-06-1948.*
- Decreto legislativo n°615/1948 (07-Mai-1948) “Organizzazione dei servizi e istituzione dei ruoli organici del Ministero della marina mercantile”. GU n°131 de 08-06-1948.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°1697/1948 (18-Mai-1948) “Riorganizzazione del servizio dei*

- commissari governativi a bordo delle navi che trasportano emigranti in Paesi transoceanici*". GU n°155 de 09-07-1949.
- Decreto del Presidente della Repubblica n°631/1949 (28-Jun-1949) "Approvazione del regolamento per la navigazione interna"*. GU n°214 de 17-09-1949 – Supl. Ordinário.
- Legge n°1370/1951 (27-Out-1951) "Accettazione ed esecuzione della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 10 giugno 1948"*. GU n°295 de 24-12-1951 – Supl. Ordinário.
- Decreto del Presidente della Repubblica n°328/1952 (15-Fev-1952) "Approvazione del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione (Navigazione marittima)"*. GU n°94 de 21-04-1952 – Supl. Ordinário.
- Decreto del Presidente della Repubblica n°412/1953 (11-Mar-1953) "Approvazione del nuovo statuto dell'Accademia navale"*. GU n°126 de 05-06-1953.
- Decreto del Presidente della Repubblica n°802/1954 (02-Mar-1954) "Autorizzazione al Corpo delle guardie di pubblica sicurezza ad innalzare, sui propri natanti a motore, nei servizi di polizia marittima, lacuale e fluviale e di rappresentanza, la bandiera navale della Marina militare"*. GU n°206 de 08-09-1954.
- Legge n°107/1954 (31-Mar-1954) "Approvazione del testo delle disposizioni per prevenire gli abbordi in mare"*. GU n°96 de 27-04-1954.
- Decreto del Presidente della Repubblica n°1250/1956 (09-Ago-1956) "Approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali della marina mercantile"*. GU n°288 de 13-11-1956.
- Decreto del Presidente della Repubblica n°1016/1958 (30-Set-1958) "Autorizzazione all'Arma dei carabinieri ad innalzare, sui, propri natanti a motore, nei servizi di polizia marittima, lacuale e fluviale e di rappresentanza, la bandiera navale della Marina militare"*. GU n°281 de 22-11-1958.
- Legge n°189/1959 (23-Abr-1959) "Ordinamento del Corpo della guardia di finanza"*. GU n°98 de 24-04-1959.
- Legge n°450/1961 (16-Mai-1961) "Norme per prevenire gli abbordi in mare"*. GU n°139 de 08-06-1961.
- Legge n°1268/1961 (14-Nov-1961) "Costituzione dell'Ente autonomo del porto di Palermo e provvedimenti per l'esecuzione del piano regolatore delle opere portuali"*. GU n°308 de 13-12-1961.
- Legge n°616/1962 (05-Jun-1962) "Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare"*. GU n°168 de 05-07-1962.
- Legge n°223/1963 (09-Fev-1963) "Istituzione del Consorzio per il porto di Civitavecchia"*. GU n°75 de 18-03-1963.
- Legge n°963/1965 (14-Jul-1965) "Disciplina della pesca marittima"*. GU n°203 de 14-08-1965.
- Legge n°276/1966 (05-Mai-1966) "Norme per prevenire gli abbordi in mare"*. GU n°120 de 17-05-1966.
- Legge n°538/1966 (26-Mai-1966) "Ratifica ed esecuzione della Convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare, firmata a Londra il 17 giugno 1960"*. GU n°178 de 20-07-1966 – Supl. Ordinário.
- Legge n°589/1967 (09-Jul-1967) "Istituzione dell'Ente autonomo del porto di Trieste"*. GU n°191 de 31-07-1967.
- Legge n°961/1967 (09-Out-1967) "Istituzione delle Aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini nei porti di Ancona, Cagliari, Livorno, La Spezia, Messina e Savona"*. GU n°272 de 30-10-1967.
- Legge n°173/1968 (01-Mar-1968) "Istituzione dell'Ente autonomo del porto di Savona in sostituzione dell'Ente portuale Savona-Piemonte"*. GU n°76 de 22-03-1968.
- Decreto del Presidente della Repubblica n°585/1968 (06-Mar-1968) "Disciplina per l'iscrizione nel quadro del naviglio militare dello Stato di unita' navali per la vigilanza costiera"*. GU n°119 de 11-05-1968.
- Decreto del Presidente della Repubblica n°1639/1968 (02-Out-1968) "Regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente la disciplina della pesca marittima"*. GU n°188 de 25-07-1969 – Supl. Ordinário.
- Legge n°698/1969 (01-Out-1969) "Integrazione dell'articolo 32 della legge 8 luglio 1926, n. 1178, e successive modificazioni, sull'ordinamento della Marina militare, riguardante le attribuzioni del Corpo delle capitanerie di porto"*. GU n°273 de 27-10-1969.
- Ordinanza n°145 (02-Jul-1970) sobre a sentenza n°121 (24-Jun-1970)*. GU n°184 de 22-07-1970. Disponível em: http://www.gazzettaufficiale.it/atto/vediMenuHTML?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1970-07-22&atto.codiceRedazionale=070C0145&tipoSerie=corte_costituzionale&tipoVigenza=originario (lido em 27-Jan-2019)
- Legge n°50/1971 (11-Fev-1971) "Norme sulla navigazione da diporto"*. GU n°69 de 18-03-1971.
- Decreto del Presidente della Repubblica n°1154/1972 (14-Nov-1972) "Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare"*. GU n°120 de 10-05-1973 – Supl. Ordinário.
- Decreto del Presidente della Repubblica n°1199/1973 (31-Dez-1973) "Disciplina per l'iscrizione nel quadro del naviglio militare dello Stato di unita' dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza e del Corpo delle capitanerie di porto"*. GU n°314 de 02-12-1974.
- Decreto-legge n°1/1974 (11-Jan-1974) "Istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli"*. GU n°11 de 12-01-1974.

- Legge n°46/1974 (11-Mar-1974) “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 gennaio 1974, n. 1, concernente l’istituzione del Consorzio autonomo del porto di Napoli”. GU n°68 de 13-03-1974.*
- Legge n°126/1976 (16-Abr-1976) “Disciplina degli scarichi nelle acque marittime”. GU n°106 de 22-04-1976.*
- Legge n°319/1976 (10-Mai-1976) “Norme per la tutela delle acque dall’inquinamento”. GU n°141 de 29-05-1976.*
- Legge n°1085/1977 (27-Dez-1977) “Ratifica ed esecuzione della convenzione sul regolamento internazionale del 1972 per prevenire gli abbordi in mare, con annessi, firmata a Londra il 20 ottobre 1972”. GU n°48 de 17-02-1978 – Supl.Ordinário.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°504/1978 (27-Mai-1978) “Norme di attuazione della delega di cui alla legge 6 aprile 1977, n. 185, per assicurare l’esecuzione delle convenzioni in materia di inquinamento da idrocarburi, adottate a Bruxelles il 29 novembre 1969 e della convenzione istitutiva di un Fondo Internazionale di indennizzo dei relativi danni, adottata a Bruxelles il 18 dicembre 1971”. GU n°246 de 02-09-1978.*
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (04-Out-1979) GU n°306 de 09-11-1979. Disponibile em: <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/1979/11/09/306/sg/pdf> (lido em 26-Jan-2019)*
- Legge n°313/1980 (23-Mai-1980) “Adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1 novembre 1974, e sua esecuzione”. GU n°190 de 12-07-1980 – Supl.Ordinário n°2.*
- Legge n°121/1981 (01-Abr-1981) “Nuovo ordinamento dell’Amministrazione della pubblica sicurezza”. GU n°100 de 10-04-1981.*
- Legge n°41/1982 (17-Fev-1982) “Piano per la razionalizzazione e lo sviluppo della pesca marittima”. GU n°53 de 24-02-1982.*
- Legge n°438/1982 (04-Jun-1982) “Adesione ai protocolli relativi alle convenzioni internazionali rispettivamente per la prevenzione dell’inquinamento causato da navi e per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottati a Londra il 17 febbraio 1978, e loro esecuzione”. GU n°193 de 15-07-1982 – Supl.Ordinário.*
- Legge n°979/1982 (31-Dez-1982) “Disposizioni per la difesa del mare”. GU n°16 de 18-01-1983 – Supl.Ordinário.*
- Legge n°335/1985 (27-Jun-1985) “Ammodernamento e rinnovamento del servizio dei fari e del segnalamento marittimo”. GU n°161 de 10-07-1985.*
- Legge n°349/1986 (08-Jul-1986) “Istituzione del Ministero dell’ambiente e norme in materia di danno ambientale”. GU n°162 de 15-07-1986.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°306/1987 (19-Jun-1987) “Regolamento per l’organizzazione del Ministero dell’ambiente”. GU n°175 de 29-07-1987.*
- Legge n°381/1988 (25-Ago-1988) “Modificazioni alla legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente disciplina della pesca marittima”. GU n°205 de 01-09-1988.*
- Legge n°147/1989 (03-Abr-1989) “Adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, con annesso, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979, e sua esecuzione”. GU n°97 de 27-04-1989 – Supl.Ordinário n°31.*
- Legge n°183/1989 (18-Mai-1989) “Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo”. GU n°120 de 25-05-1989 – Supl.Ordinário n°38.*
- Decreto (08-Jun-1989) “Costituzione della “Guardia costiera”. GU n°146 de 24-06-1989.*
- Decreto (12-Jul-1989) “Disposizioni per la tutela delle aree marine di interesse storico, artistico o archeologico”. GU n°175 de 28-07-1989.*
- Legge n°131/1990 (25-Mai-1990) “Ordinamento del servizio dei fari e del segnalamento marittimo”. GU n°131 de 07-06-1990.*
- Legge n°368/1990 (04-Dez-1990) “Riorganizzazione del servizio prevenzione degli inquinamenti e risanamento ambientale del Ministero dell’ambiente”. GU n°286 de 07-12-1990.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°85/1991 (24-Jan-1991) “Regolamento concernente la riorganizzazione ed il potenziamento dei Servizi tecnici nazionali geologico, idrografico e mareografico, sismico e dighe nell’ambito della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ai sensi dell’art. 9 della legge 18 maggio 1989, n. 183”. GU n°65 de 18-03-1991.*
- Legge n°255/1991 (06-Ago-1991) “Potenziamento degli organici del personale militare delle capitanerie di porto”. GU n°190 de 14-08-1991.*
- Legge n°394/1991 (06-Dez-1991) “Legge quadro sulle aree protette”. GU n°292 de 13-12-1991 – Supl.Ordinário n°83.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°435/1991 (08-Nov-1991) “Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare”. GU n°17 de 22-01-1992 – Supl.Ordinário n°12.*
- Decreto ministeriale n°337/1992 (24-Fev-1992) “Regolamento per il servizio dei fari e del segnalamento marittimo”. GU n°165 de 15-07-1992 – Supl.Ordinário n°94.*

- Legge n°220/1992 (28-Fev-1992) “Interventi per la difesa del mare”. GU n°62 de 14-03-1992.*
- Legge n°225/1992 (24-Fev-1992) “Istituzione del Servizio nazionale della protezione civile”. GU n°64 de 17-03-1992 – Supl.Ordinário n°54.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°309/1992 (27-Mar-1992) “Regolamento per l'organizzazione del Servizio per la tutela delle acque, la disciplina dei rifiuti, il risanamento del suolo e la prevenzione dell'inquinamento di natura fisica e del Servizio per l'inquinamento atmosferico, acustico e per le industrie a rischio del Ministero dell'ambiente”. GU n°136 de 11-06-1992.*
- Decreto-legge n°349/1992 (25-Jul-1992) “Misure urgenti per contrastare la criminalità organizzata in Sicilia”. GU n°174 de 25-07-1992.*
- Decreto (31-Mar-1993) “Approvazione delle linee guida per lo sviluppo dei piani di pronto intervento per il controllo delle emergenze inquinamento a bordo delle navi”. GU n°93 de 22-04-1993.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°106/1993 (05-Abr-1993) “Regolamento concernente la riorganizzazione ed il potenziamento dei Servizi tecnici nazionali nell'ambito della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ai sensi dell'art. 9 della legge 18 maggio 1989, n. 183”. GU n°84 de 10-04-1993.*
- Legge n°537/1993 (24-Dez-1993) “Interventi correttivi di finanza pubblica”. GU n°303 de 28-12-1993 – Supl. Ordinário n°121.*
- Decreto-legge n°550/1993 (30-Dez-1993) “Misure urgenti per contrastare la criminalità organizzata nel territorio della regione Sicilia, della regione Calabria e del comune di Napoli, nonché per il controllo dei valichi di frontiera nella regione Friuli-Venezia Giulia”. GU n°305 de 30-12-1993.*
- Decreto n°232/1994 (21-Jan-1994) “Regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto”. GU n°87 de 15-04-1994.*
- Legge n°84/1994 (28-Jan-1994) “Riordino della legislazione in materia portuale”. GU n°28 de 04-02-1994 – Supl.Ordinário n°21.*
- Decreto n°550/1994 (20-Jul-1994) “Regolamento recante disciplina dello sci nautico in acque interne”. GU n°225 de 26-09-1994.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°662/1994 (28-Set-1994) “Regolamento di attuazione della legge 3 aprile 1989, n. 147, concernente adesione alla convenzione internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo, adottata ad Amburgo il 27 aprile 1979”. GU n°281 de 01-12-1994.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°699/1994 (05-Out-1994) “Regolamento recante modificazioni di talune circoscrizioni territoriali marittime”. GU n°299 de 23-12-1994.*
- Legge n°689/1994 (02-Dez-1994) “Ratifica ed esecuzione della convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, con allegati e atto finale, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, nonché dell'accordo di applicazione della parte XI della convenzione stessa, con allegati, fatto a New York il 29 luglio 1994”. GU n°295 de 19-12-1994 – Supl.Ordinário n°164.*
- Decreto-legge n°152/1995 (02-Mai-1995) “Disposizioni per l'ulteriore impiego delle Forze armate in attività di controllo del territorio nazionale e per l'adeguamento di strutture e funzioni connesse alla lotta contro la criminalità organizzata”. GU n°100 de 02-05-1995.*
- Decreto (25-Set-1995) “Attribuzioni funzionali dell'Ispettorato centrale per la difesa del mare e programmi di spesa per l'anno 1995”. GU n°297 de 21-12-1995.*
- Legge n°25/1997 (18-Fev-1997) “Attribuzioni del Ministro della difesa, ristrutturazione dei vertici delle Forze armate e dell'Amministrazione della difesa”. GU n°45 de 24-02-1997.*
- Legge n°59/1997 (15-Mar-1997) “Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa”. GU n°63 de 17-03-1997 – Supl.Ordinário n°56.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°511/1997 (02-Set-1997) “Regolamento recante norme di organizzazione dell'Accademia navale”. GU n°46 de 25-02-1998.*
- Legge n°352/1997 (08-Out-1997) “Disposizioni sui beni culturali”. GU n°243 de 17-10-1997 – Supl.Ordinário n°212.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°431/1997 (09-Out-1997) “Regolamento sulla disciplina delle patenti nautiche”. GU n°293 de 17-12-1997.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°202/1998 (24-Abr-1998) “Regolamento recante norme sull'organizzazione del Ministero dei trasporti e della navigazione, a norma dell'articolo 1, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537”. GU n°150 de 30-06-1998.*
- Decreto Legislativo n°314/1998 (03-Ago-1998) “Attuazione della direttiva 94/57/CE, relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime, e della direttiva 97/58/CE che modifica la direttiva 94/57/CE”. GU n°201 de 29-08-1998.*
- Decreto (12-Nov-1998) “Approvato il “Manuale delle procedure operative in materia di tutela e difesa dell'ambiente marino e per gli interventi di emergenza in mare””. Disponível em: https://www.sidimar.tutelamare.it/documenti/tutelaEcosistemiMarini/Manuale_procedure_operative.pdf*

- (lido em 06-Fev-2019)
- Legge n°413/1998 (30-Nov-1998) “Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore”. GU n°283 de 03-12-1998.*
- Legge n°485/1998 (31-Dez-1998) “Delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro nel settore portuale marittimo”. GU n°10 de 14-01-1999.*
- Decreto Legislativo n°271/1999 (27-Jul-1999) “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”. GU n°185 de 09-08-1999 – Supl.Ordinário n°151.*
- Decreto Legislativo n°300/1999 (30-Jul-1999) “Riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59”. GU n°203 de 30-08-1999 – Supl.Ordinário n°163.*
- Decreto n°478/1999 (05-Out-1999) “Regolamento recante norme di sicurezza per la navigazione da diporto”. GU n°295 de 17-12-1999.*
- Decreto Legislativo n°490/1999 (29-Out-1999) “Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'articolo 1 della legge 8 ottobre 1997, n. 352”. GU n°302 de 27-12-1999 – Supl.Ordinário n°229.*
- Legge n°78/2000 (31-Mar-2000) “Delega al Governo in materia di riordino dell'Arma dei carabinieri, del Corpo forestale dello Stato, del Corpo della Guardia di finanza e della Polizia di Stato. Norme in materia di coordinamento delle Forze di polizia”. GU n°79 de 04-04-2000.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°135/2000 (18-Abr-2000) “Regolamento concernente l'approvazione della nuova tabella delle circoscrizioni territoriali marittime”. GU n°121 de 26-05-2000.*
- Legge n°300/2000 (29-Set-2000) “Ratifica ed esecuzione dei seguenti Atti internazionali elaborati in base all'articolo K. 3 del Trattato dell'Unione europea: ...”. GU n°250 de 25-10-2000 – Supl.Ordinário n°176.*
- Decreto Legislativo n°297/2000 (05-Out-2000) “Norme in materia di riordino dell'Arma dei carabinieri, a norma dell'articolo 1 della legge 31 marzo 2000, n.78”. GU n°248 de 23-10-2000.*
- Legge n°331/2000 (14-Nov-2000) “Norme per l'istituzione del servizio militare professionale”. GU n°269 de 17-11-2000.*
- Legge n°51/2001 (07-Mar-2001) “Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo”. GU n°61 de 14-03-2001.*
- Decreto legislativo n°68/2001 (19-Mar-2001) “Adeguamento dei compiti del Corpo della Guardia di finanza, a norma dell'articolo 4 della legge 31 marzo 2000, n.78”. GU n°71 de 26-03-2001 – Supl.Ordinário n°59.*
- Legge n°128/2001 (26-Mar-2001) “Interventi legislativi in materia di tutela della sicurezza dei cittadini”. GU n°91 de 19-04-2001.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°177/2001 (26-Mar-2001) “Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”. GU n°114 de 18-05-2001 – Supl.Ordinário n°120.*
- Legge n°179/2002 (31-Jul-2002) “Disposizioni in materia ambientale”. GU n°189 de 13-08-2002.*
- Decreto n°218/2002 (05-Ago-2002) “Regolamento di sicurezza per le navi abilitate alla pesca costiera”. GU n°231 de 02-10-2002.*
- Legge n°172/2003 (08-Jul-2003) “Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico”. GU n°161 de 14-07-2003.*
- Decreto legislativo n°182/2003 (24-Jun-2003) “Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico”. GU n°168 de 22-07-2003.*
- Decreto del Presidente della Repubblica n°184/2004 (02-Jul-2004) “Riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”. GU n°174 de 27-07-2004.*
- Legge n°226/2004 (23-Ago-2004) “Sospensione anticipata del servizio obbligatorio di leva e disciplina dei volontari di truppa in ferma prefissata, nonche' delega al Governo per il conseguente coordinamento con la normativa di settore”. GU n°204 de 31-08-2004.*
- Decreto n°95/2005 (04-Abr-2005) “Regolamento di sicurezza recante norme tecniche per le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche”. GU n°130 de 07-06-2005 – Supl.Ordinário n°105.*
- Decreto legislativo n°171/2005 (18-Jul-2005) “Codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172”. GU n°202 de 31-08-2005 – Supl. Ordinário n°148.*
- Decreto legislativo n°196/2005 (19-Ago-2005) “Attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale”. GU n°222 de 23-09-2005.*
- Decreto legislativo n°152/2006 (03-Abr-2006) “Norme in materia ambientale”. GU n°88 de 14-04-2006 – Supl. Ordinário n°96.*
- Decreto n°232/2006 (10-Mai-2006) “Regolamento dell'Accademia navale”. GU n°162 de 14-07-2006.*
- Legge n°233/2006 (17-Jul-2006) “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, recante disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri. Delega al Governo per il coordinamento delle disposizioni in materia di funzioni e organizzazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dei Ministeri”. GU n°164 de 17-*

- 07-2006.
- Decreto* (27-Dez-2006) “Adozione e tutela del logo della Guardia costiera”. GU n°13 de 17-01-2007. Disponível em: <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2007/01/17/13/sg/pdf> (lido em 27-Jan-2019)
- Decreto del Presidente della Repubblica* n°29/2007 (13-Fev-2007) “Regolamento per l'aggiornamento delle aree di giurisdizione dei centri secondari di ricerca e salvataggio marittimo”. GU n°71 de 26-03-2007.
- Decreto legislativo* n°162/2007 (10-Ago-2007) “Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie”. GU n°234 de 08-10-2007 – Supl. Ordinário n°199.
- Decreto legislativo* n°202/2007 (06-Nov-2007) “Attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni”. GU n°261 de 09-11-2007 – Supl. Ordinário n°228.
- Decreto legislativo* n°203/2007 (06-Nov-2007) “Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti”. GU n°261 de 09-11-2007 – Supl. Ordinário n°228.
- Decreto del Presidente della Repubblica* n°254/2007 (19-Nov-2007) “Regolamento concernente le disposizioni di organizzazione del Ministero delle infrastrutture”. GU n°7 de 09-01-2008.
- Decreto del Presidente della Repubblica* n°271/2007 (08-Dez-2007) “Regolamento di riorganizzazione del Ministero dei trasporti a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296”. GU n°34 de 09-02-2008.
- Decreto-legge* n°92/2008 (23-Mai-2008) “Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica”. GU n°122 de 26-05-2008.
- Decreto* n°146/2008 (29-Jul-2008) “Regolamento di attuazione dell'articolo 65 del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante il codice della nautica da diporto”. GU n°222 de 22-09-2008 – Supl. Ordinário n°223.
- Decreto-legge* n°200/2008 (22-Dez-2008) “Misure urgenti in materia di semplificazione normativa”. GU n°298 de 22-12-2008.
- Decreto del Presidente della Repubblica* n°211/2008 (03-Dez-2008) “Regolamento recante riorganizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”. GU n°3 de 05-01-2009.
- Decreto legislativo* n°66/2010 (15-Mar-2010) “Codice dell'ordinamento militare”. GU n°106 de 08-05-2010 – Supl. Ordinário n°84.
- Decreto del Presidente del Consigli dei ministri* (04-Nov-2010) “Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti da idrocarburi e di altre sostanze nocive causati da incidenti marini”. GU n°271 de 19-11-2010.
- Decreto legislativo* n°212/2010 (13-Dez-2010) “Abrogazione di disposizioni legislative statali, a norma dell'articolo 14, comma 14-quater, della legge 28 novembre 2005, n. 246”. GU n°292 de 15-12-2010 – Supl. Ordinário n°276.
- Decreto legislativo* n°18/2011 (16-Fev-2011) “Attuazione della direttiva 2009/17/CE concernente la modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e di informazione”. GU n°58 de 11-03-2011.
- Decreto legislativo* n°136/2011 (07-Jul-2011) “Attuazione della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare”. GU n°185 de 10-08-2011 – Supl. Ordinário n°187.
- Decreto Legislativo* n°165/2011 (06-Set-2011) “Attuazione della direttiva 2009/18/CE che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE”. GU n°233 de 06-10-2011.
- Decreto Legislativo* n°4/2012 (09-Jan-2012) “Misure per il riassetto della normativa in materia di pesca e acquacoltura, a norma dell'articolo 28 della legge 4 giugno 2010, n. 96”. GU n°26 de 01-02-2012.
- Decreto-legge* n°59/2012 (15-Mai-2012) “Disposizioni urgenti per il riordino della protezione civile”. GU n°113 de 16-05-2012.
- Legge* n°100/2012 (12-Jul-2012) “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 15 maggio 2012, n. 59, recante disposizioni urgenti per il riordino della protezione civile”. GU n°162 de 13-07-2012.
- Decreto* (29-Jan-2013) “Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive”. GU n°48 de 26-02-2013. Disponível em: http://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/notizie/PIANO_MATTM_23_01_2013_APPROVATO_definitivo.pdf (lido em 06-Fev-2019)
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri* n°72/2014 (11-Fev-2014) “Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135”. GU n°105 de 08-05-2014.
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri* n°142/2014 (10-Jul-2014) “Regolamento di organizzazione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell'Organismo indipendente di valutazione della performance e degli Uffici di diretta collaborazione”. GU n°232 de 06-10-2014.
- Legge* n°68/2015 (22-Mai-2015) “Disposizioni in materia di delitti contro l'ambiente”. GU n°122 de 28-05-2015.

- Decreto Legislativo n°71/2015 (12-Mai-2015) “Attuazione della direttiva 2012/35/UE, che modifica la direttiva 2008/106/CE, concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare”. GU n°133 de 11-06-2015.*
- Legge n°124/2015 (07-Ago-2015) “Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche”. GU n°187 de 13-08-2015.*
- Legge n°167/2015 (07-Out-2015) “Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto”. GU n°245 de 21-10-2015.*
- Decreto Legislativo n°169/2016 (04-Ago-2016) “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorita' portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”. GU n°203 de 31-08-2016.*
- Decreto Legislativo n°177/2016 (19-Ago-2016) “Disposizioni in materia di razionalizzazione delle funzioni di polizia e assorbimento del Corpo forestale dello Stato, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera a), della legge 7 agosto 2015, n. 124, in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche”. GU n°213 de 12-09-2016.*
- Legge n°30/2017 (16-Mar-2017) “Delega al Governo per il riordino delle disposizioni legislative in materia di sistema nazionale della protezione civile”. GU n°66 de 20-03-2017.*
- Decreto Legislativo n°229/2017 (03-Nov-2017) “Revisione ed integrazione del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, recante codice della nautica da diporto ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172, in attuazione dell'articolo 1 della legge 7 ottobre 2015, n. 167”. GU n°23 de 29-01-2018.*
- Decreto Legislativo n°232/2017 (13-Dez-2017) “Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorita' portuali”. GU n°33 de 09-02-2018.*
- Decreto Legislativo n°1/2018 (02-Jan-2018) “Codice della protezione civile”. GU n°17 de 22-01-2018.*
- Decreto-legge n°84/2018 (10-Jul-2018) “Disposizioni urgenti per la cessione di unita' navali italiane a supporto della Guardia costiera del Ministero della difesa e degli organi per la sicurezza costiera del Ministero dell'interno libici”. GU n°158 de 10-07-2018.*

Nota: Todos os diplomas referenciados, e sem ligação específica, podem ser consultados e obtidos no mural na internet do jornal oficial da República Italiana, *Gazzetta Ufficiale (GU)*, <http://www.gazzettaufficiale.it/>

ANEXO I. MODELO DE AUTORIDADE MARÍTIMA DA ESPANHA

I.1 ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

A *acción del Estado en la mar* (autoridade marítima e administração marítima) em Espanha foi institucionalizada ainda no século XVIII e esteve integrada na Armada até aos anos 1990s, com um curto interregno na II República. Além disso, os militares e as FA estiveram quase sempre presentes na segurança interna e na governação, o que marcou o modelo de segurança adotado também em relação ao mar. Mais do que noutros países, a Espanha sofreu muitas mudanças, raramente lineares ou simples, nos últimos dois séculos; é necessário conhecer o contexto político e da segurança, e o que fizeram os militares. É razoável começar o estudo pelas *ordenanzas* de Felipe V (1700-1724 e 1724-1746), quando se começaram a estruturar as subpolíticas do mar; e tem de se considerar o absolutismo de Fernando VII (1808-1833), interrompido pelo rei francês (1808-1813), marcado pela primeira constituição (Cádiz-1812) e pelo intervalo liberal (1820-1823); o reinado de Isabel II (1833-1868) só começou de facto em 1843 após as regências, mas teve duas constituições (1837 e 1845) e o ativismo militar no *régimen de los generales* deu origem aos “*pronunciamientos*” (Gomez, 1979); seguiu-se o *Sexénio Democrático*, iniciado com a deposição de Isabel II pela revolução de 1868, *La Gloriosa* (entre outras mudanças, criou a *peseta*), nova constituição (1869), a eleição de um rei, Amadeo I de Sabóia (1870-1873) (D. Fernando, viúvo de D. Maria II, de Portugal, foi convidado e recusou; o filho, o rei D. Luís, apoiava e seria rei da união ibérica) e a I República (1873-1874); a novo *pronunciamiento* seguiu-se a Restauração dos Borbon, com Afonso XII (1874-1885), filho de Isabel II a ascender ao trono; seguiu-se a constituição de 1876 e um período de estabilidade política até ao Desastre de 1898 (perda de Cuba, Puerto Rico e Filipinas), já no reinado de Afonso XIII (1886-1931), mas durante a regência, pois só começou a reinar de facto em 1902; a *Ley de Jurisdicciones* (ley de 23-Mar-1906) atribuiu às FA a jurisdição sobre ofensas à pátria, à bandeira e à honra das FA, iniciando uma crescente presença das FA na sociedade e ligação direta ao rei, que culminou na aprovação real da ditadura do General Primo de Rivera (1923-1930); Afonso XIII abdicou em 14-Abr-1931 e abriu caminho à II República (1931-1939), com nova constituição (1931); da Guerra Civil (1936-1939) emergiu uma ditadura militarizada (o ditador era *generalíssimo*); não era república (o chefe de Estado era um *caudillo*), nem monarquia (o chefe de Estado não era monarca e mandou restaurar a monarquia após a sua morte); um ano após a morte de

Franco (20-Nov-1975) iniciou-se a *Transición democrática*³²⁸ e a implantação do regime democrático em vigor (Serrano, 1984; Cervelló, 1993: 331-333; Olmos, 2011).

I.2 CONSTITUIÇÃO E SEGURANÇA

A *Constitución Española de 1978* (27-Dez) estabelece que a Espanha é um “Estado social e democrático de Direito”. Elenca explicitamente as *Fuerzas Armadas*³²⁹ – *Ejército de Tierra* (Exército), *Armada* e *Ejército del Aire* (Força Aérea) – e atribui-lhes a missão de garantirem a soberania e independência de Espanha, defenderem a sua integridade territorial e o ordenamento constitucional (art.8º). Atribui ao rei o comando supremo das FA, um comando essencialmente formal e sujeito a referenda do Presidente do Governo (art.63º). Considera em separado as *Fuerzas y Cuerpos de seguridad* (FSS), na dependência do Governo, a missão de proteger o livre exercício dos direitos e liberdades, e de garantir a segurança dos cidadãos (art.104º). Sublinha a subordinação dos cidadãos e dos poderes públicos à Constituição e ao ordenamento jurídico (art.9º). Atribui ao Governo a direção das políticas públicas, incluindo a defesa, e das Administrações Públicas civil e militar (art.97º). De notar em especial, as referências constitucionais à *Administración civil* para nela proibir punições que envolvam privação da liberdade (art.25º) (sugerindo que serão admitidas na *Administración militar*) e proibir os *Tribunales de Honor* (art.26º). Foi assim implantado um EDD, com supremacia civil, o fim dos foros especiais e o afastamento das FA da política e da segurança interna (Agüero, 1988; Hueso, 2003; Martínez, 2009, 2010). O mar não é referido explicitamente na Constituição.

Tem sido entendido em Espanha que o “*ordenamiento constitucional*” compreende o complexo político e legislativo, distinguindo-se de “*orden*”, palavra tipicamente associada em Espanha à ordem e segurança públicas; assim, a missão das FA não inclui a segurança interna, mas só ameaças existenciais ao país, como a doutrina já teorizou (Ballbé, 1983: 463) e a jurisprudência constitucional estabeleceu na *sentencia 194/1989* do *Tribunal Constitucional*:

“[...] *nuestra Constitución que [...] configura a las Fuerzas Armadas como una Institución nacional para la defensa exterior y para garantizar el ordenamiento constitucional, no el orden jurídico interno o publico [...] que compete a la policía o seguridad interior, [...].*”

As normas da Constituição de 1978 nesta matéria estão densificadas numa geração recente de leis sobre segurança interna e defesa: a *Lei de Defensa Nacional, ley orgánica*

³²⁸ Também designada correntemente por *Transición política*, *Transición española* ou apenas *Transición*.

³²⁹ Em Espanha, desde o século XIX, a designação “*Ejércitos*” emprega-se tipicamente como sinónimo de “*Fuerzas Armadas*” (FA). Até ao século XIX “*ejército*” referia-se apenas às forças militares terrestres.

5/2005, que estabelece o “*apoyo a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado*” (art.16º); e a *ley orgánica 6/1986*, que define e regula estas últimas, as FSS³³⁰. Este modelo traduziu um corte com um passado secular, e deve muito ao General Gutierrez Mellado³³¹, que foi *ministro de Defensa e Vicepresidente del Gobierno* de Adolfo Suarez (Villa, 1997; Tusell, 2007: 308-309; Serra, 2010: 146-147). A *Transición democrática* teve no *decreto 1125/1976* o início da definição dos mecanismos de colaboração das FA com as autoridades civis, que atribuiu, pela primeira vez, a direção a estas, cabendo às FA apoiar, só em caso de necessidade e após pedido por escrito das autoridades civis necessitadas de apoio; a *ley 85/1978*, *Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas*³³², sublinhou este modelo e afirmou que a “*razón de ser de los Ejércitos es la defensa militar de España*”; e a *ley orgánica 6/1980* e a *ley 2/1985* reiteraram aquele modelo e aquelas normas. Entre outros diplomas, o *real decreto 1088/1980*, ao regulamentar a *ley 28/1969*, sobre costas, atribuiu à Armada (só) a vigilância das costas e das pescas marítimas, embora ainda admitisse algumas funções de polícia. A *ley 3/2001*, alterada e atualizada pela *ley 33/2014*, em vigor (2019), só atribui a autoridade de fiscalização (poderes de polícia) aos agentes que têm essa competência prevista na lei, o que excluía e exclui os militares, exceto nos casos tipificados na lei.

Mais tarde, o *real decreto 912/2002* criou a *Fuerza de Acción Marítima*, para vigiar e controlar os interesses marítimos permanentes, em apoio das diversas autoridades competentes de 9 ministérios em razão da matéria e do espaço, como a fiscalização das pescas marítimas; a nova *Fuerza* foi regulada pela *orden DEF/3537/2003* e composta por *Buques de Vigilancia Marítima*, *Buques de Acción Marítima* ou *patrulleros* (navios de patrulha³³³), e

³³⁰ As primeiras gerações foram compostas, na defesa, pela *ley 83/1978*, pela *ley orgánica 6/1980* e pela *ley orgánica 1/1984*; na segurança interna, pela *ley 55/1978*; na proteção civil, pela *ley 2/1985*; e pela *ley orgánica 4/1981*, que regulou os estados de *alarma, excepción y sitio* (ainda em vigor). A separação constitucional entre FA e FSS foi regulada em leis orgânicas, estabelecendo-se que as FA podiam colaborar com outras autoridades, a pedido das mesmas.

³³¹ Dizia de si próprio que era um “*militar químicamente puro e ideologicamente civilista*” (Villa, 1997: 217).

³³² Foram densificadas para cada ramo militar, respeitando escrupulosamente a Constituição de 1978, pelo *real decreto 2945/1983*, *Reales Ordenanzas del Ejército de Tierra*; *real decreto 494/1984*, *Reales Ordenanzas del Ejército del Aire*; e *real decreto 1024/1984*, *Reales Ordenanzas de la Armada*. Foram revogadas e substituídas pela *ley 39/2007*, sobre a carreira militar, e o *real decreto 96/2009*, as novas *Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas*.

³³³ Conhecidos como *offshore patrol vessels (OPV)*, e em Portugal como “patrulhões”. Uma ilustração deste tipo de navios encontra-se em:

<http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/buquessuperficie/prefLang->

pelo *Buque de Investigación Oceanográfica “Hespérides”*, que serve a política científica marítima nacional³³⁴, mas integra a lista de navios da Armada, que o opera e mantém (Duarte, 2006), mas sob um *Protocolo* com o *Ministerio de Economía y Competitividad* desde 27-Mar-2015. O *real decreto 416/2006* criou um *Mando de Acción Marítima* na zona marítima de Cádiz e outro na de Ferrol (Nuñez, 2007: 376). A *orden ministerial 86/2012* criou o *Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima*, com âmbito nacional, comandado pelo *Almirante de la Flota* (comandante naval) e subordinado ao *Jefe de Estado Mayor de la Defensa* (equivale ao CEMGFA). O *real decreto 872/2014* reorganizou as FA e substituiu aqueles decretos de 2002 e 2006; foi densificado pela *orden DEF/166/2015* (substituiu a *orden DEF/3537/2003*) e pela *orden DEF/1642/2015* relativa à Armada; manteve a *Fuerza de Acción Marítima* na dependência do *Jefe de Estado Mayor de la Armada* e substituiu os *Mandos de Acción Marítima* de Cádiz e Ferrol pelos novos *Mandos de las Unidades de la Fuerza de Acción Marítima* em Cádiz, Cartagena e Ferrol. O apoio da Armada a missões dos serviços civis faz-se por convénio entre membros do Governo³³⁵; por exemplo, a *resolución 420/38171/2015* regula o apoio da Armada à *Consellería do Medio Rural e do Mar de la Xunta de Galicia*, em especial no treino do *Servicio de Gardacostas de Galicia* e na troca de informações; a *resolución* de 23-Ago-2018 regula a operação e sustentação do *Buque Escuela y de Cooperación Pesquera «Intermares»*; e a *resolución* de 14-Fev-2019 regula a vigilância e a fiscalização das pescas marítimas. É o modelo em vigor (2019). Para a colaboração permanente das FA com a proteção civil, o *real decreto 416/2006* criou a *Unidad Militar de Emergencias*, regulada pelo *real decreto 1097/2011*³³⁶ e pela *orden DEF/1766/2007*; a colaboração com as autoridades das comunidades autónomas e locais é objeto de convénios entre elas e o *Ministerio de Defensa* (IEEE, 2013: 69-98).

1.3 POLICÍA NACIONAL

A origem das atuais FSS está nas *Hermandades*, formadas na Idade Média, chefiadas

[es/08patrulleros](#) (lido em 03-Abr-2019).

³³⁴ O navio foi construído na Bazan-Cartagena entre 1988 e 1991 e, apesar de constar da lista de navios da Armada e prestar serviços a diversas entidades, o armador do “Hespérides” tem sido o ministério responsável pela ciência, que o sustenta e explora (o *Ministerio de Defensa* usa-o nas suas missões, apenas 10% do ano), através do *Consejo Superior de Investigaciones Científicas*, serviço criado pela *ley* de 24-Nov-1939, que sucedeu à *Junta para ampliación de estudios é investigaciones científicas* criada pelo *real decreto* de 11-Jan-1907. Ver mais em: <http://www.csic.es/buque-oceanografico-hesperides> (lido em 30-Abr-2019).

³³⁵ A *ley 40/2015* determina que só se tornam eficazes depois de publicados no *Boletín Oficial del Estado*.

³³⁶ Substituiu o *real decreto 399/2007*, declarado inválido pelas autoridades judiciais.

por um *capitán general*, e que foi a base do exército permanente criado pelos Reis Católicos; além das funções de ordem e de segurança públicas, os seus membros, com estatuto militar, também exerciam funções judiciais e executivas. Com o constitucionalismo, iniciado após as Invasões Francesas e a Constituição de Cádiz (1812), foi criada a *Milicia Nacional* com natureza militar para conservar a ordem interna; teve uma história turbulenta e foi extinta a partir de 1844 e em definitivo em 1875³³⁷. Houve corpos e serviços de âmbito nacional e local que deram origem às atuais polícias municipais (assim designados ou não) pouco relevantes para este estudo. Alguns, porém, vieram a condensar-se ao longo do tempo nas duas forças policiais nacionais: a *Guardia Civil* e a *Policia Nacional*. Importa rever brevemente os percursos até se chegar ao que estas são atualmente (2019) (Villanueva, 1980).

A preocupação geral com a segurança, em ambiente constitucional e liberal, levou à adoção do *reglamento provisional de policia* pelo *real decreto* de 11-Dez-1822, a executar pela *Superintendencia general de Vigilancia pública*, criada pelo *real decreto* de 14-Jun-1823, e no terreno, pelo Exército ou pela *Milicia*; como *Policia del Reino*, uma estrutura superior civil de direção sem executantes (incluiu *Subdelegados de puertos y fronteras*), foi regulamentada pelo *real decreto* de 08-Jan-1824, já após o regresso ao trono espanhol do absolutista Fernando VII; o *superintendente* dirigia a polícia em Madrid e criou *intendentes* e *subdelegados* para a dirigir fora de Madrid; era “*destinada fundamentalmente al control y represión de la disidencia política*”, não tinha forças próprias (“*no tenía brazos*”) e tinha de recorrer ao Exército ou a forças como a *Milicia Nacional*; entretanto, resultou uma crescente ligação da polícia ao descentralizado sistema judicial, reforçada pela reforma posta em vigor pelo *real decreto* de 14-Ago-1827, que, por exemplo, integrou a *Superintendencia general de Policia del Reino* no *Ministerio de Gracia y Justicia*. Estes serviços, descentralizados e dependentes dos magistrados locais e regionais, eram autofinanciados, através da emissão de documentos essenciais para as atividades dos cidadãos, como passaportes e várias licenças, também cobrados pelas magistraturas. Dias antes da morte de Fernando VII, o *real decreto* de 25-Set-1833 revogou o decreto de 1827 e mandou regressar ao modelo de 1824, e à integração no *Ministerio de Fomento*³³⁸. A prática levou a criar uma polícia secreta que, já na vigência da Constituição de 1837 e da regência do general Espartero, foi abolida pelo *real*

³³⁷ O *real decreto* de 28-Set-1835 alterou a designação da *Milicia Nacional* para *Guardia Nacional*.

³³⁸ As designações de “*Ministerio de Fomento*” e de “*Ministerio de la Gobernación*” alternaram com “*Ministerio del Interior*”, mas esta foi definitivamente adotada com a transição para a democracia, pelo *real decreto* 1558/1977 (Canal, 2014; Juarez e Diaz, 2015: 40).

decreto de 02-Nov-1840. Poucos meses antes de Isabel II alcançar a maioridade e assumir o trono, o *real decreto* de 26-Jan-1844 criou o *servicio de protección y seguridad pública*, integrado no *Ministerio de la Gobernación*, para proteção das pessoas e da propriedade, cujas autoridades locais eram os *comisarios de distrito* e os *celadores de barrio*, sob a autoridade do *jefe político* local; a *real orden* de 30-Jan-1844 regulamentou este novo serviço, civil, com só cinco *cabos* uniformizados por cada bairro para a vigilância. Já na vigência da Constituição de 1845, o *real decreto* de 16-Abr-1854 reformou a polícia de Madrid, e criou os *Salvaguardias de Madrid*, um corpo de segurança municipal, regulado por outro decreto do dia seguinte. A ineficácia desta opção e a turbulência política levaram, pelo *real decreto* de 29-Dez-1857, a colocar este corpo sob a dependência da *Guardia Civil* (criada em 1844); o *real decreto* de 24-Mar-1858 mudou o seu nome para “*Guardia urbana de Madrid*”; a *real orden* de 06-Abr-1859 passou a designá-la *Guardia civil veterana*. Outro *real decreto* de 24-Mar-1858 criou a *Dirección general de Seguridad y de orden público*, para coordenar as atividades de polícia superiormente e a nível nacional; foi extinta pelo *real decreto* de 14-Out-1858. Inspirado em Madrid o *real decreto* de 21-Out-1863 criou e regulou o *cuero de Vigilancia pública* para dar meios (“*brazos*”) às chefias da polícia nas províncias. Após a Revolução de 1868, o *real decreto* de 02-Jul-1870 mudou o modelo, sem mudar a essência, e aumentou os efetivos. Nova reforma foi adotada pelo *real decreto* de 02-Jul-1870, relativo a Madrid, definiu a “*policía gubernativa y judicial*”, civil e com organização militar (sem ser força militar) composta pelo *servicio de vigilancia* (incluindo investigação criminal) e pelo *servicio de seguridad* (uniformizado e vocacionado para o uso da força pública); recrutou o seu pessoal entre quem tinha cumprido os tempos mínimos no Exército e na *Guardia Civil*. Passada a I República (1873-1874), instável e que pouco mudou, instalada a *Restauración borbónica* (1874) e a Constituição de 1876 em vigor, a prática levou o *Cuerpo de Seguridad* a atuar a par da *Guardia Civil*. Após a morte do rei Afonso XII (1885) e na regência seguinte, o *real decreto* de 27-Out-1886 recriou a *Dirección general de Seguridad*, integrada no *Ministerio de la Gobernación*, para dirigir o *Cuerpo de Seguridad*; foi extinta pelo *real decreto* de 10-Jul-1888. O *real decreto* de 18-Out-1887 pôs em vigor o *Reglamento para los Cuerpos de Seguridad y de Vigilancia*. Já com Afonso XIII no trono³³⁹, o *real decreto* de 23-

³³⁹ Afonso XIII reinou desde que se tornou maior de idade (16 anos), em 1902, até abdicar em 1931, com a implantação da II República (1931-1939). Este reinado ficou marcado pelo seu militarismo (com longa tradição em Espanha, mesmo nos períodos liberais), que o levou a apoiar a *ley de jurisdicciones* de 23-Mar-1906 (criminalizou as críticas ao Estado, aos símbolos nacionais e às FA, e alargou bastante o foro militar) e

Mar-1905 reformou a *Policía gubernativa* e acrescentou a classe de *Servicios especiales* às existentes *Seguridad* e *Vigilancia*; alargou aos *carabineros* a fonte de recrutamento³⁴⁰; manteve-a no *Ministerio de la Gobernación*; e mandou criar uma escola para formação de oficiais (academia). O *real decreto* de 04-Mai-1905 pôs em vigor o regulamento da nova reforma e definiu as classes de *policía*. O *real decreto* de 09-Set-1907 reformou a *Policía gubernativa de Madrid*. A *ley* de 27-Fev-1908 voltou aos *Cuerpos de Seguridad y de Vigilancia*. O *real decreto* de 12-Jan-1909 determinou que passavam a ser chefiados por um inspetor, coronel. O *real decreto* de 27-Nov-1912 recriou a *Dirección general de Seguridad*, para aumentar o controlo civil e reduzir o controlo militar sobre a segurança interna. O *real decreto* de 14-Jun-1921 substituiu-a pela *Dirección general de Orden público* no *Ministerio de la Gobernación*, da qual dependiam os *Cuerpos de Seguridad y de Vigilancia* e os governadores civis³⁴¹, e procurou melhorar a coordenação com a *Guardia Civil*. Já sob a Ditadura de Primo de Rivera (1923-1930), regressou a *Dirección general de Seguridad* pelo

a *real orden* de 15-Jan-1914 (permitia aos oficiais das FA dirigir-se diretamente ao rei) e a apoiar a ditadura de Primo de Rivera (1923-1930). Entendia que existia um poder militar paralelo ao poder político, convergindo ambos no rei, que exercia um poder moderador; e o poder político aceitava esta visão na prática. A dicotomia entre o poder civil e o poder militar era antiga (o general Narvaez, liberal, chamava “*abogados*” aos políticos (Ballbé, 1983: 139) e colocava os militares como representantes sãos e virtuosos das essências da Nação, por cima das conjunturas políticas, partidárias e dos Governos; e por isso, com uma ligação direta ao rei (Lleixà, 1986: 72-79).

³⁴⁰ E notou que deviam respeitar as normas das carreiras do Exército, em vigor desde a *ley* de 11-Jul-1885.

³⁴¹ São autoridades administrativas provinciais, análogas ao *préfet* criado por Napoleão em França, cuja origem espanhola vem dos *gefes políticos* regulados pelo *decreto LIX* de 27-Jan-1822, que procedeu à divisão administrativa do território; foram sucedidos pelo *subdelegado principal de Fomento* criados pelo *real decreto* de 23-Out-1833. O primeiro *real decreto* de 30-Nov-1833 dividiu o território em 49 províncias administrativas, divisão que também definiu as jurisdições militares, judiciais e fiscais. O segundo *real decreto* de 30-Nov-1833 definiu as atribuições e competências dos *subdelegados*, e dos respetivos serviços; e a *instrucción* de 30-Nov-1833 densificou-o, com parecenças com um código administrativo (por exemplo, atribuiu a *policía municipal* aos *ayuntamientos*), mas abrangendo matérias judiciais, económicas, de saúde e educação. A *ley* de 06-Jul-1845 iniciou uma reforma da administração civil, a começar pelo *Consejo Real*; seguiu-se o primeiro *real decreto* de 29-Set-1847, que reformou os órgãos e serviços, e definiu as atribuições e competências dos novos órgãos administrativos, os *Gobernadores civiles generales*, os *Gobernadores civiles da provincia*, os *Subdelegados civiles de distrito* e os *Alcaldes de los pueblos*; o segundo *real decreto* de 29-Set-1847 substituiu o *subdelegado principal de Fomento* pelo *gobernador civil*; e a *real orden* de 30-Set-1847 pôs em vigor o respetivo regulamento de execução (Ballbé, 1983: 80-82). O *decreto* de 10-Out-1958 reformou o modelo. E a *ley* 6/1997 substituiu-o pelo *subdelegado del Gobierno* (Canal, 1997). A *ley* 40/2015 adotou nova reforma das administrações públicas, mas manteve os órgãos de *delegado* e *subdelegado del Gobierno*.

real decreto de 07-Nov-1923; foi extinta pelos republicanos em 1938. Foi só após aquela ditadura que o *real decreto* de 25-Nov-1930 pôs em vigor, só provisoriamente, o *Reglamento orgánico de la Policía gubernativa*, e colocou os *Cuerpos de Seguridad y de Vigilancia* sob a *Dirección General de Seguridad*; manteve as funções de ordem e segurança públicas no primeiro e de polícia judiciária no segundo, ambos com caráter civil, embora o segundo sujeito a organização e disciplina militar. A II República criou a *Guardia de Asalto*, como uma secção do *Cuerpo de Seguridad*, pela *ley* de 30-Jan-1932, e adotou a lei de ordem pública em 28-Jul-1933; mas foi extinto no início da Guerra Civil pelo decreto de 26-Dez-1936 (Bolaños, 2000: 56-71). Após a II República e a Guerra Civil³⁴² (1936-1939), a *ley* de 23-Set-1939, restaurou a *Dirección General de Seguridad* (no *Ministerio de la Gobernación*), e nela integrou a *Inspección General de las fuerzas de policía armada y de tráfico*, que eram as *Policías de Seguridad y de Vigilancia*; criou a *Junta de Seguridad*, que incluía o *Inspector General de la Guardia Civil* se fosse presidida pelo ministro; e colocou os governadores civis na sua dependência. A *ley* de 08-Mar-1941 reorganizou as polícias nacionais, que definiu em dois grupos: o *Cuerpo General de Policía*, como polícia judiciária; e o *Cuerpo de Policía Armada y de Tráfico*, para a ordem e a segurança públicas; ambos chefiados por militares e este com organização e disciplina militares; definiu como serviços auxiliares dos anteriores os *Guardias municipales*, os *Vigilantes nocturnos* e os *Guardas forestales* e outros; criou 4 *comisarias generales*, para realizar as atribuições de ordem pública, controlo de estrangeiros e fronteiras, controlo de armas, e serviços de informações e de identificação, atribuições e competências densificadas na *orden* de 07-Out-1939; e criou a *Escuela Superior de Policía*, para formar os dirigentes, e a *Escuela General de Policía*, para formar o pessoal subalterno. Embora decisiva para definir o regime político e orientar os funcionários públicos, a *ley* de 29-Mar-1941, sobre a segurança do Estado, não afetou as FSS diretamente³⁴³. É de notar a prioridade atribuída pelo franquismo à *Policía Armada y de Tráfico* e à *Guardia Civil*

³⁴² Embora tenha durado de 18-Jul-1936 a 01-Abr-1939, o estado de guerra (ou lei marcial), declarado pelo *bando* de 28-Jul-1936, durou oito anos; foi formalmente encerrado pelo *decreto* de 07-Abr-1948. Neste intervalo, as matérias de ordem pública ficaram abrangidas pela legislação e pelas jurisdições militares.

³⁴³ O *Estado nuevo* de Franco não pôs em vigor uma nova constituição; optou por pôr em vigor sete leis, ao longo de décadas, conhecidas como *Leyes Fundamentales del Reino* (*Fuero del Trabajo* de 09-Mar-1938; *Ley Constitutiva de las Cortes* de 17-Jul-1942; *Fuero de los Españoles* de 17-Jul-1945; *Ley del Referéndum Nacional* de 22-Out-1945; *Ley de Sucesión en la Jefatura del Estado* de 20-Jul-1947; *Ley de Principios del Movimiento Nacional* de 17-Mai-1958; *Ley Orgánica del Estado 1/1967*); foram publicadas em conjunto no *decreto* 779/1967; a oitava lei, a *ley* 1/1977, marcou o início do fim do franquismo.

concretizada no relevante acréscimo de recursos autorizado pela *ley* de 17-Jul-1953. O *decreto* de 31-Out-1958 substituiu a *Secretaria General* da *Dirección General de Seguridad* por uma *Subdirección General*, para melhorar a coordenação entre as polícias, com as atribuições de ordem pública e investigação criminal. A *ley* 45/1959 estabeleceu novas bases da ordem pública, decisivas para a atuação das FSS e reformou as atribuições dos órgãos políticos e administrativos na matéria; definiu o estado de exceção e o estado de guerra³⁴⁴, que seria acompanhado da criação de *Tribunales de Urgencia*; e manteve as polícias e a *Guardia Civil* no *Ministerio de la Gobernación*; revogou as duas leis anteriores que regulavam a matéria, a *ley* de 28-Jul-1933 e o *decreto-ley* de 16-Fev-1937. A *ley orgánica del Estado* 1/1967, aparentada a uma constituição, atribuiu às FA e às FSS, em conjunto, a defesa nacional e a segurança interna. Devido a uma redução das despesas públicas, realizou-se uma reforma das administrações públicas, iniciada pelo *decreto-ley* 8/1966, e concretizada por cortes nos ministérios pelo *decreto* 2764/1967; quanto ao *Ministerio de la Gobernación*, o *decreto* 246/1968 alterou a orgânica da *Dirección General de Seguridad*; foram postas em vigor mais alterações pelo *decreto* 258/1974 e pelo *decreto* 986/1974, mas com pouco relevo aqui e agora. O *decreto* 1211/1972 sobre os *Derechos Pasivos del Personal Militar y Asimilado* manteve o estatuto militar do pessoal da *Policia*. Poucos dias antes de Franco morrer, o *Reglamento orgánico de la Policia gubernativa* (de 1930) foi reformado pelo *decreto* 2038/1975, que pouco durou. Com a morte de Franco (20-Nov-1975) iniciou-se a *Transición española* (para a democracia), na qual as reformas das FSS foram um elemento nuclear; o primeiro passo foi dado pelo *real decreto* 1715/1976, que criou a *Subsecretaría de Orden Público* no *Ministerio de la Gobernación*, para colocar no plano político a coordenação das principais FSS, a *Guardia Civil* e a *Policia Gubernativa* (as *Policías de Seguridad y de Vigilancia*); seguiu-se o *real decreto* 2614/1976, que alterou o *decreto* 986/1974 e foi densificado pela *orden* de 30-Out-1976 relativa à *Dirección General de Seguridad*. O primeiro grande passo formal da *Transición* veio pelo referendo sobre o projeto de *Ley para la Reforma Política*³⁴⁵, aprovado, e dando origem à *ley* 1/1977, uma lei constitucional que determinou a mudança de regime para uma democracia. Seguiu-se o *real decreto* 1316/1977, que atribuiu aos *Cuerpos de la Policia Gubernativa* os territórios urbanos acima de 20 mil habitantes e as capitais de província, e o controlo das fronteiras; à *Guardia Civil* atribuiu o

³⁴⁴ Apesar do militarismo inerente ao franquismo, as autoridades políticas mantinham, por lei, o poder de direção sobre as autoridades militares encarregadas de conduzir as operações militares.

³⁴⁵ De acordo, com o *real decreto* 2635/1976.

restante território, as vias de comunicação, os portos e as costas, e o controlo das armas; à *Dirección General de Seguridad* atribuiu as competências sobre estrangeiros e documentos pessoais. Dois dias após o referendo que aprovou a Constituição de 1978³⁴⁶, entrou em vigor, por um ano, a *ley 55/1978*, para adequar as polícias à transição para a democracia; extinguiu a *Policía Armada* e estabeleceu que os *Cuerpos de Seguridad del Estado* são a *Policía* (constituída pelo *Cuerpo Superior de Policía* e pelo *Cuerpo de la Policía Nacional*) e a *Guardia Civil*; os respetivos diretores gerais foram colocados sob a autoridade do *Director de la Seguridad del Estado*, órgão que esta lei criou; nas províncias, manteve o comando direto dos *Cuerpos de Seguridad del Estado* pelos governadores civis; manteve a distribuição de jurisdições territoriais e por matérias por estes *Cuerpos*; e ajustou as atribuições e competências de ordem e segurança públicas ao novo enquadramento constitucional. Seguiram-se os decretos que densificaram esta lei e que visaram adaptar as FSS à democracia, que não é relevante aqui analisar. A *ley 55/1978* afinal esteve em vigor oito anos; foi substituída pela *ley orgánica 2/1986*, que passou a regular, de acordo com as normas constitucionais e democráticas, as *Fuerzas y Cuerpos de Seguridad*, sob a direção do *Director de la Seguridad del Estado*; definiu duas nacionais, dependentes do *Ministro del Interior*: o *Cuerpo Nacional de Policía*, civil; e a *Guardia Civil*, militar (dependente também do *Ministro de Defensa*, em tempo de guerra e só no exercício de funções militares); manteve genericamente a distribuição de atribuições e competências, incluindo o comando das FSS nacionais pelo governador civil na respetiva província e as competências da *Guardia Civil* no mar territorial; e admitiu a existência de *Cuerpos de Policía* nas comunidades autónomas e nos municípios. Assim, há, cada uma com estatuto específico³⁴⁷, a polícia autonómica andaluza (*Unidad de Policía de Andalucía*), a navarra (*Policía Foral de Navarra*), a canária (*Cuerpo General de la Policía Canaria*), a catalã (*Policía de la Generalidad* ou *Mozos de Escuadra*) e a basca (*Ertzaintza*). O *real decreto 2206/1986* elevou a *Dirección de la Seguridad del Estado* a Secretaria de Estado, na qual inseriu a *Secretaria General-Dirección de Policía*, criada pelo mesmo decreto; o *real decreto 2294/1986* criou a *Secretaria General-Dirección de la Guardia Civil* e inseriu-a na mesma Secretaria de Estado. Foram revogados ambos pelo *real decreto 1334/1994*, o qual densificou a reforma que criou o *Ministerio de*

³⁴⁶ Convocado pelo *real decreto 2560/1978*.

³⁴⁷ Fundados nos respetivos Estatutos de Autonomia, postos em vigor: da Andaluzia, pela *ley orgánica 6/1981*; de Navarra, pela *ley orgánica 13/1982*; das Canárias, pela *ley orgánica 10/1982*; da Catalunha, pela *ley orgánica 3/1979*; e do País Basco, pela *ley orgánica 3/1979*.

Justicia e Interior, fundindo os anteriores ministérios; nova reforma em 1996 separou-os, tendo a lei orgânica do *Ministerio del Interior* sido posta em vigor pelo *real decreto 1885/1996*. Importa referir a *ley orgánica 1/1992*, que admitiu a criação de polícias com competências específicas, fora do *Ministerio de Interior*. Entre outras mudanças na *Administración General del Estado*, a *ley 6/1997* substituiu o governador civil pelo *Subdelegado del Gobierno*, mas manteve o órgão administrativo de *Delegado del Gobierno* nas comunidades autónomas. Mais uma reorganização do *Ministerio del Interior* foi posta em vigor pelo *real decreto 1449/2000*; pouco alterou as duas FSS nacionais, para lá de atribuir aos respetivos diretores-gerais o nível de *subsecretario*³⁴⁸. O *real decreto 1599/2004* alterou pouco de relevante para este estudo. A reorganização posta em vigor pelo *real decreto 991/2006*, uniu as duas direções-gerais na *Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil*, mantendo-se o nível de *subsecretario*, para melhorar a coordenação entre as duas FSS nacionais; a fusão manteve-se na alteração promovida pelo *real decreto 1571/2007*. Mas só durou seis anos e a reorganização posta em vigor pelo *real decreto 400/2012* fez regressar a *Dirección General de la Policía* e a *Dirección General de la Guardia Civil*, ambas ao nível de *subsecretario*, modelo que subsistiu e está em vigor (2019). Nova *ley de protección de la seguridad ciudadana, ley orgánica 4/2015*, revogou a de 1992 e atualizou as normas nesta matéria. As reorganizações do *Ministerio del Interior* aprovadas pelo *real decreto 770/2017* e pelo *real decreto 952/2018* não trouxeram alterações de relevo à *Policía*. Esta e as suas antecessoras não tiveram atribuições ou competências no mar (Villanueva, 1980; Ballbé, 1983; Bolaños, 2000: 38-55 e 72-79; Tusell, 2007; Sariñena e Pérez, 2009; Serra, 2010; Miranda, 2018).

Quanto à formação policial, na origem da atual *Escuela Nacional de Policía* está o *real decreto* de 18-Jan-1906, que criou uma escola teórico-práctica; ela foi decisiva para a profissionalização e a formação de uma cultura comum, embora só para o pessoal do *Cuerpo de Vigilancia*. O *real decreto* de 09-Set-1907 inseriu esta *Escuela de Policía* na *Policía gubernativa de Madrid*. A *real orden* de 11-Set-1907 pôs em vigor o *Reglamento de la Escuela de Policía de Madrid*; a *ley* de 27-Fev-1908 ativou a formação na escola. O *real decreto* de 14-Jun-1921 criou a *Escuela de Policía Española*, com âmbito nacional, mas só para o pessoal de *Vigilancia*. A *real orden* de 26-Fev-1925 reformou-a, tornando a sua frequência condição indispensável para admissão à *Policía*. Após a Guerra Civil, a *ley* de 08-

³⁴⁸ À data, de acordo com o art.6 da *ley 6/1997*, aplicável e em vigor, o *subsecretario* é um órgão administrativo de topo e executivo. Esta lei foi substituída pela *ley 40/2015*, mas as normas nesta matéria não mudaram.

Mar-1941 que reorganizou a *Policía*, também alterou o funcionamento da *Escuela de Policía*; o *decreto* de 31-Mar-1941 completou e densificou a dita *ley*. A *real orden* de 26-Fev-1942 adotou os *Reglamentos de la Escuela General de Policía e da Academia Especial de Policía Armada y de Trafico*. A *orden* de 07-Mar-1967 pôs em vigor novo *Reglamento orgánico de la Escuela General de Policía*. Já no novo quadro constitucional, a *orden* de 19-Out-1981 atualizou-o e substituiu-o, ainda em termos provisórios. O *real decreto* 2522/1982 definiu novo regime de formação e aperfeiçoamento dos quadros superiores da *Policía*; e o *real decreto* 2523/1982 criou a *Junta de Planificación de Enseñanza de la Dirección de la Seguridad del Estado* para organizar e acompanhar aquela formação. O *real decreto* 1122/1985 definiu o novo regime de formação e aperfeiçoamento para todo o pessoal da *Policía*. Já com a *ley orgánica* 2/1986 em vigor, a formação policial foi reformada pelo *real decreto* 1593/1988; revogou o anterior e foi densificado pela *orden* de 24-Out-1989. O *real decreto* 614/1995 trouxe nova reforma, revogou o *real decreto* 1593/1988 e pôs em vigor o *Reglamento de los procesos selectivos y de formación del Cuerpo Nacional de Policía*. É o que está em vigor (2019). Apesar do estatuto militar, mesmo durante o franquismo, os diretores das escolas da *Polícia* não foram militares do Exército; foram sempre comissários.

I.4 GUARDIA CIVIL

Como nos demais países, a criação das polícias – em Espanha, antes de mais, a *Guardia Civil*³⁴⁹ – foi uma peça decisiva para o estabelecimento do Estado moderno, homogeneizado e centralizado. A *Guardia Civil* foi a primeira força de ordem e segurança pública nacional; foi organizada com padrões e disciplina militares, e subordinada às competentes autoridades civis (embora muitas vezes os titulares fossem militares); foi e é uma gendarmaria. De acordo com o modelo da *gendarmarie nationale*, que, devido às Invasões Francesas, se implantou em Espanha de 24-Nov-1809 a 21-Nov-1813 (Luc, 2005: 130-131) o *real decreto* de 28-Mar-1844 definiu a *Guardia Civil*, como um “*cuerpo especial de fuerza armada de infantería y caballería*”, integrada no *Ministerio de la Gobernación*, e sob a direção do respetivo ministro; e podia exercer funções de polícia judiciária, e apoio às autoridades judiciais. O seu pessoal foi recrutado no Exército. O *decreto* de 28-Mar foi alterado pela *real orden* de 12-Abr-1844 e pelo *real decreto* de 13-Mai-1844; este, já adotado pelo Governo do general Narváez e elaborado pelo Duque de Ahumada, sublinhou a dependência face ao *Ministerio de la Guerra*,

³⁴⁹ É conhecida, como a sua equiparada em Itália e a antiga *Milicia Nacional*, por antonomásia, por *benemerita* (Olmedo, 2004: 9).

quanto a organização (de notar a organização por tércios e a aplicação das *ordenanzas generales del Ejército*), disciplina, material e pessoal (de notar a criação das *casas-cuartel* para os militares e respetivas famílias, e a distância estabelecida face às comunidades locais), e ao Exército, o qual visou recompensar ao nomear um general para a chefiar no órgão de *inspector general*. A dupla dependência ministerial densificou-se pelo *real decreto* de 09-Out-1844, que adotou o *Reglamento para el servicio de la Guardia Civil*, e o *real decreto* de 15-Out-1844, que adotou o *Reglamento militar de la Guardia Civil*, constituindo a sua legislação básica. Também foi adotado um código de conduta, a *Cartilla del Guardia Civil*, que marcou a sua cultura duradouramente (*Guardia Civil*, 1845). Um novo *reglamento para el servicio de la Guardia civil*, posto em vigor pelo *real decreto* de 02-Ago-1852 do *Ministerio de la Gobernación*, inclinou para este a dupla dependência; mas manteve a designação de *Inspector general*. O Duque de Ahumada passou a dirigir a *Guardia Civil* por *real decreto* de 12-Out-1856. Pela *real orden* de 06-Abr-1859 a *Guardia Urbana de Madrid* passou a designar-se *Guardia civil veterana*, foi integrada na *Guardia Civil* e a chefia passou a designar-se *Inspector general del Cuerpo de Guardias civiles y de la Guardia civil veterana*; a mesma *orden* pôs ainda em vigor novo regulamento do seu serviço militar. Outra *real orden* de 06-Abr-1859 mudou o nome para *Dirección general del Cuerpo de Guardias civiles y de la Guardia civil veterana*. Passou a ser *Dirección general de la Guardia civil* pela *real orden* de 12-Out-1864. Adotada nova Constituição em 30-Jun-1876, a *ley* de 07-Jul-1876 definiu que a *Guardia Civil* “*recibirá el aumento necesario para que pueda desempeñar por completo el servicio de seguridad y policía rural y forestal en todo el Reino*”; a *real orden* de 09-Ago-1876 regulou o seu serviço, na dependência do *ministro del Fomento*, começando a enfrentar a insegurança nas zonas rurais, ainda com poucos recursos; a *real orden* de 23-Set-1876 aumentou os recursos para concretizar o exercício da jurisdição sobre as zonas rurais. Importa notar que a *ley de Enjuiciamiento criminal* (código de processo penal) de 14-Set-1882 atribuiu ao pessoal da *Guardia Civil* e das *Policías* competências como auxiliares dos magistrados na investigação criminal (OPC em Portugal) confirmando as atribuições de ambas neste âmbito. A *ley constitutiva del Ejército* de 28-Nov-1878 considerou o *Cuerpo de la Guardia Civil* um corpo do Exército, pelo que a função policial se tornou formalmente uma função militar³⁵⁰, e voltou a designar *inspector general* o chefe da *Guardia Civil*; poucos anos depois voltou a usar-se, na prática, *Dirección general*; mas o *real decreto* de 17-Abr-1901 repôs a *Inspección*

³⁵⁰ O mesmo ocorreu com as seguintes *leyes orgánicas del Ejército* de 09-Jun-1821, de 19-Jul-1889 e de 29-Jun-1918.

general, até ao *real decreto* de 30-Dez-1902, que repôs a *Dirección general*. Até à II República (1932) não houve mudanças institucionais; então, uma reforma consistente com a ideia democrática foi posta em vigor pelo *decreto* de 16-Ago-1932 (convertido em *ley* em 08-Set-1932) que transferiu a *Guardia Civil* do *Ministerio de la Guerra* para o *Ministerio de la Gobernación* e voltou a *Inspección general*; as suas atribuições e competências foram atualizadas pelo *decreto* de 14-Set-1932; seguiu-se o *decreto* de 18-Out-1933, que regulou a coordenação dos serviços da *Guardia Civil* no novo modelo. Após a rebelião de 18-Jul-1936, o *decreto* de 30-Ago-1936 da República renomeou-a *Guardia Nacional Republicana*; Franco extinguiu-a pelo *decreto* de 20-Out-1937, e integrou os seus serviços no *Cuerpo de Seguridad del Estado*, dirigidos por um *Inspector general*; a *ley* de 29-Dez-1938 manteve-o. Após a Guerra Civil, a *ley* de 15-Mar-1940 reorganizou a *Guardia Civil* e voltou à *Dirección General*, que se centrou na segurança fora das povoações, nas costas e nas fronteiras, decidiu recrutar pessoal nas FA, e passou a ter atribuições fiscais, pois recebeu e integrou o então extinto *Cuerpo de Carabineros*. A *ley* de 12-Jul-1940 integrou a *Dirección General de la Guardia Civil* no Exército e atribuiu ao seu diretor geral o posto de *general de brigada*; a *ley* de 23-Nov-1940 elevou-o a tenente-general. Durante o franquismo pouco mudou. O *decreto 1088/1975* reorganizou a *Dirección General de la Guardia Civil*, e manteve a chefia por um tenente-general do Exército e um subdiretor. Logo após a *ley 1/1977*, que iniciou a transição para a democracia, o *real decreto 241/1977* retirou a *Guardia Civil* do Exército e colocou-a sob a autoridade do *Ministro del Ejército*. Já adotada a Constituição de 1978, que separou as FSS e as FA, continuaram a aplicar-se à *Guardia Civil* o regime penal e disciplinar das FA, estabelecidos pela *ley orgánica 9/1980 (Código de Justicia Militar)* e pela *ley orgánica 12/1985* (revogando em parte a anterior), até que entrou em vigor a *ley orgánica 2/1986*, sobre as FSS. Esta lei criou a opção de ter um *director general* civil e o seu primeiro titular civil exerceu de 1986 a 1993 (El Mundo, 2004; El País, 2013). Depois, o *real decreto 58/1987* reformou a estrutura superior, criando duas subdireções gerais; o modelo foi de novo reformado pelo *real decreto 107/1991*, que revogou o anterior. A *ley orgánica 4/1987*, que regulou a jurisdição militar, atribuiu as funções de polícia judiciária militar à *Policía Nacional* e à *Guardia Civil*, cabendo aos militares das FA só colaborar com as autoridades policiais e praticar o atestado militar (efetuar alguns atos de inquérito quando estejam em serviço longe de um juiz). Continuando a justiça militar a aplicar-se ao pessoal da *Guardia Civil*, a *sentencia 194/1989* do *Tribunal Constitucional* sublinhou a ausência de regime próprio da

Guardia Civil e a necessidade constitucional da sua criação; poucos meses depois, a *ley 17/1989* reformou profundamente o estatuto dos militares profissionais³⁵¹, distinguindo os militares das FA inequivocamente dos da *Guardia Civil*. A *ley orgánica 11/1991* pôs finalmente em vigor o regime disciplinar do pessoal militar da *Guardia Civil* aplicável em funções de polícia, também aqui autonomizando-a das FA; mas o regime aplicável aos militares em serviço nas FA (à data, as *leyes orgánicas 6/1980* e *12/1985*, depois, a *8/1998*, e atualmente a *8/2014*) continuam a aplicar-se na *Guardia Civil*, subsidiariamente ou quando o militar da *Guardia Civil* exerça funções militares. A *sentencia 237/1994* do *Tribunal Constitucional* voltou a notar a distinta natureza dos militares das FA e dos da *Guardia Civil*, pelo facto de esta ser uma FSS. A *ley 42/1999* pôs em vigor o estatuto do pessoal da *Guardia Civil*, completou a separação face às FA e revogou a *ley 17/1989*. A *ley 29/2014* atualizou este estatuto e revogou a *ley 42/1999*. Depois do primeiro *director general* civil, só houve um militar (do *Ejército del Aire*) nesse cargo (2004 a 2006); os restantes foram e são civis; mas ainda não há generais formados na *Academia de Oficiales de la Guardia Civil*. Apesar deste percurso, continua vivo o debate sobre se a *Guardia Civil* deve ser uma força de segurança militar ou civil (Villanueva, 1980; Ballbé, 1983; Serrano, 1984; Lleixà, 1986; Bolaños, 2000: 4-25; Olmedo, 2004; Clarke, 2014: 127-128).

Quanto à formação, o *real decreto* de 08-Nov-1893 reformou o ensino superior militar, incluindo da *Guardia Civil*, criando o *Colegio de Guardia Civil* (conhecido como *Colegio de Oficiales de Getafe de la Guardia Civil*) para recrutar internamente sargentos para ascenderem a oficial, através de cursos de formação; foi regulado em 1894, com cursos de dois anos, só centrados em matérias militares, sem incluir direito penal ou policial nos planos de estudos. Estas matérias foram incluídas nos novos planos aprovados em 1900. As restrições de recursos desde a origem levaram a encerrar em definitivo este colégio em Getafe em 1903. Para resolver o problema de forma duradoura, a *ley* de 14-Fev-1907 criou a *Academia especial* da *Guardia Civil* (e outra dos *Carabineros*) para formar sargentos que quisessem chegar a oficial. A concretização da criação da *Academia de la Guardia Civil* só se deu com o *decreto* de 02-Jun-1936 (Fernandez, 2016). Face às dificuldades de recrutar oficiais, a *ley* de 25-Nov-1944 e a *ley* de 13-Jul-1950 alargaram os mecanismos de recrutamento e criaram escolas próprias. A *ley 97/1966* organizou a formação dos oficiais e incluiu os da *Guardia Civil* na formação do Exército. O *real decreto 483/1999* criou a *Academia de Oficiales de la*

³⁵¹ De caminho, revogou dezenas de diplomas legais, incluindo as *leyes constitutivas del Ejército* de 1878, de 1889 e de 1918; a maior parte eram diplomas legais do período franquista, como a *ley 97/1966*.

Guardia Civil e a *Academia de Guardias y de Suboficiales de la Guardia Civil*. O *real decreto 1959/2009* criou o *Centro Universitario de la Guardia Civil*, que ficou “*adscrito a una o varias universidades públicas*”, para garantir a atribuição de graus académicos aos oficiais. O *real decreto 131/2018* pôs em vigor o primeiro regulamento da formação de todo o pessoal militar da *Guardia Civil* e revogou o *decreto* de 1999, mas mantiveram-se as academias.

Em relação ao mar, uma ordem interna da *Guardia Civil* de 1981 criou os *Grupos de Actividades Subacuáticas*. O *real decreto 246/1991* confirmou as atribuições e competências da *Guardia Civil* no mar territorial e demais espaços marítimos espanhóis, através da criação do *Servicio Marítimo de la Guardia Civil*; é o serviço que mais se aproxima em Espanha duma guarda costeira³⁵². A *orden de 26-Jul-1994* passou a regular as matrículas e os registos das embarcações da *Guardia Civil*, como *buques y embarcaciones de Estado* (navios e embarcações do Estado), ficando abrangidos pelo *real decreto 1027/1989* e (à data) pela *ley 27/1992*, e pelo *real decreto legislativo 2/2011*. O *Servicio Marítimo de la Guardia Civil* foi integrado em 1997, de novo por ordem interna, no *Grupo Especial de Actividades Subacuáticas*, de natureza *periférica* (desconcentrada). É esta a situação em vigor (2019).

I.5 ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA E AUTORIDADE MARÍTIMA

Passando agora à análise institucional do setor marítimo, importa começar por rever a evolução dos subsetores da marinha relevantes para a *acción del Estado en la mar*. A institucionalização do setor é uma iniciativa de Felipe V (Borbon); começou por criar o *Despacho de Marina*, uma das cinco *oficinas* (secretarias de Estado) – *Estado y Negocios Estrangeros, Elesiásticos y Justicia, Guerra, Índias y Marina, Hacienda* – criadas pelo *real decreto* de 04-Dez-1714. Criado o *Almirantazgo* (Conselho do Almirantado) em 1737, a bicefalia gerou confusão com as atribuições e competências da *Secretaría de Estado y del Despacho de Marina*, na prática secundarizada pelo *Almirantazgo* até 1748, quando ele foi extinto (pela primeira vez). O *real decreto* de 01-Ago-1783 já referia o *Ministerio de Marina e capitanes de puerto*. Com origem do nome em Itália, e substantiva no *alcalde de la mar y rio*, da foz do Guadalquivir, as *Ordenanzas generales de la Armada Naval* de 1793 institucionalizaram o *capitán de puerto* em “*cada puerto de Comercio*”. Novas *Ordenanzas*,

³⁵² Existiu uma *Guardia Marítima Colonial* na Guiné espanhola (atualmente, Guiné Equatorial), criada pela *orden* de 13-Nov-1951 e extinta com a sua independência em 1968 (Orive, 2019).

em 1802, nada trouxeram de novo face às de 1793, que, no essencial, duraram dois séculos. O *real decreto* de 07-Set-1855 estabeleceu que o *Ministro de Marina* era o chefe máximo da *Armada* e dirigia a marinha mercante. O *real decreto* de 11-Nov-1857 reformou o *Ministerio de Marina*, e passou a integrar uma *Junta directiva del Ministerio de Marina*, uma *Junta consultiva de la Armada* e diversas direções setoriais. O *real decreto* de 04-Dez-1867 pôs em vigor nova reforma sem especial relevo neste estudo. A I República adotou nova reforma pelo *decreto* de 01-Dez-1873, que criou a *Comisión central de pesca*. Restaurada a monarquia e sob a *Constitución* de 1876, o *Ministerio de Marina* foi reformado pelo *real decreto* de 17-Fev-1877; foi extinta a *Comisión central de pesca* e criada a *Sección de Marinería ó industrias de mar*, com atribuições sobre a marinha mercante e os portos. O *real decreto* de 26-Abr-1884 pôs em vigor nova reforma do *Ministerio de Marina*, densificada por um regulamento posto em vigor por uma *real orden* do mesmo dia, que sublinhou a autoridade do ministro sobre toda a *Marina*, criou um *subsecretario* que o podia substituir, atribuiu ao *Almirante* a chefia executiva da *Armada*, criou a *Junta de la Marina mercante* e reativou a *Comisión central de pesca*. Nova reforma, adotada pela *ley* de 19-Out-1889, regulou os procedimentos administrativos e abrangeu a *Marina* pelo *real decreto* de 25-Abr-1890 e pelo *real decreto* de 22-Jul-1890, do qual se destaca a integração da *Comisión* na *Dirección de Establecimientos científicos*. Nova reforma do *Ministerio de Marina*, posta em vigor por dois *reales decretos* de 13-Jul-1895, o segundo densificou e regulamentou o primeiro; foi então criado o órgão de *Jefe de Estado Mayor de la Armada*, que substituiu o *subsecretario de Marina* e o *Centro Consultivo* presidido pelo *Almirante*. Mais uma reforma, posta em vigor pelo *real decreto* de 29-Mar-1899 e densificada pela *real orden* de 18-Abr-1899, substituiu o *Jefe de Estado Mayor de la Armada* por uma *Subsecretaría y Estado Mayor general de la Armada*, passou o *Centro Consultivo* a *Centro Técnico y Consultivo de la Marina* (ainda presidido pelo *Almirante*) e reautonomizou a *Junta de la Marina mercante*. Entretanto, o *real decreto* de 16-Out-1901 criou a *Dirección general de navegación, pesca e industrias marítimas* no *Ministerio de Marina*, com atribuições sobre registos, inspeções técnicas, polícia do mar, navegação e portos, pescas marítimas, hidrografia e salvamento marítimo. A *ley* de 07-Jan-1908 mudou a orgânica central do *Ministerio de Marina*, destacando-se a criação do *Estado Mayor Central de la Armada* e a reforma da *Dirección general de Navegación y Pesca marítima*, cuja direção era um cargo civil e cujas atribuições abrangeram a hidrografia; o *real decreto* de 16-Jan-1908 densificou-a. São ainda de notar o *real decreto* de 18-Nov-1909 do *Ministerio de Marina*, que regulou a atribuição dos títulos de *capitán* e *piloto* da marinha mercante, substituído por outro regulamento, adotado por *real orden* de 12-

Mai-1919; e a *real orden* de 25-Nov-1909, de *Marina* também, que atribuiu as competências das *autoridades de Marina*, e só delas, para certificar e inspecionar os navios mercantes, e autorizar a sua saída para o mar; mais tarde, as mesmas autoridades receberam, pela *orden* de 14-Jun-1924, a competência para nomear o *Conductor de embarcaciones de recreo*. O domínio da Armada no setor foi reafirmado no *real decreto* de 22-Ago-1916, numa questão de sobreposição de competências entre a *Marina* e o *Fomento*. Destaca-se ainda o *real decreto* de 22-Set-1917, que visou densificar e ajustar a reforma de 1908, do qual se salienta a criação do órgão de *Capitán general de la Armada*, como mais graduado comandante militar da *Armada*. Logo na fase do Diretório Militar da Ditadura de Primo de Rivera (1923-1930) foi promovida nova reforma da *Marina*, iniciada pelo *real decreto* de 24-Mai-1924, que recriou a *Subsecretaria del Ministerio de Marina*, concretizada no mês seguinte; o *real decreto* de 05-Jun-1924 criou a *Dirección general de Pesca*, regulada pelo *real decreto* de 17-Jun-1924; passaram para ela o *Instituto Español de Oceanografía* e as atribuições sobre pescas da *Dirección general de Navegación y Pesca marítima* (doravante *Dirección general de Navegación*). O *real decreto* de 06-Jun-1924 estabeleceu as bases da reforma da *Marina*. Já no novo modelo, o *real decreto* de 03-Out-1924 densificou estas bases no novo *Reglamento orgánico del Ministerio de Marina*; e o *real decreto* de 28-Out-1924 regulou a *Junta Consultiva de la Dirección general de Navegación*. Seguindo-se às orientações sobre a orgânica do Governo, que o *real decreto* de 04-Dez-1925 pôs em vigor, a *real orden* de 04-Fev-1926 pôs em vigor o longo regulamento interno da *Marina*, que tratou de consolidar normas dispersas, mais do que mudá-las; de notar que manteve o *Capitán general de la Armada*, o *Jefe del Estado Mayor Central* (vice-presidente do anterior na *Junta Superior de la Armada*) e a *Sección de Hidrografía* na *Dirección general de Navegación*. Na sequência do *real decreto-ley* de 03-Nov-1928, que reorganizou o Governo, e que determinou que as pescas marítimas passavam para o *Ministerio de Fomento*, o *real decreto-ley* de 26-Fev-1930 determinou que os serviços de pescas marítimas voltassem à *Dirección general de Navegación*, que passou a chamar-se *Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias marítimas*, inserida no *Ministerio de Marina*. No fim da Ditadura, o *real decreto* de 14-Jan-1931 definiu um dispositivo de inspeção técnica de navios mercantes, baseada no *inspector de buques mercantes*, com uma equipa por cada *provincia marítima*, e composta por engenheiros navais selecionados por mérito e não por serem engenheiros da Armada³⁵³; terá sido a

³⁵³ Os engenheiros da Armada teriam de passar por um concurso para serem *inspectores de buques mercantes*,

primeira tentativa para desmilitarizar o setor. Com o Governo Provisório da II República em funções, o *decreto* de 20-Mai-1931 promoveu um estudo de reorganização da marinha mercante, desmilitarizada mas no *Ministerio de Marina*, cujas bases indicou e das quais se destacam: a criação da *Subsecretaria de la Marina mercante, Navegación e Industrias marítimas*; as infraestruturas portuárias, da saúde e das alfândegas mantinham-se nos ministérios em que estavam; mantinha-se o modelo de organização territorial; os títulos das autoridades marítimas nas *provincias* passavam de “*comandante de Marina*” para “*gobernador marítimo*” e nos *distritos* de “*ayudante de Marina*” para “*jefe de distrito*”; os respetivos titulares passaram a ser civis; a criação do *Cuerpo de vigilancia marítima*; reformou a administração da justiça marítima, o recrutamento e a inscrição dos marítimos, e os registos patrimonial, de empresas e profissional marítimos. Após a nova lei orgânica da *Armada*, adotada pelo *decreto* de 10-Jul-1931, concretizou-se a separação entre militares e civis, e a *ley* de 24-Nov-1931 aprovou uma nova lei orgânica da *Marina militar*, chefiada pelo *Jefe del Estado Mayor*. A *ley* de 12-Jan-1932 criou a *Subsecretaría de la Marina civil*, ainda no *Ministerio de Marina*, e iniciou a sua separação material face à *Marina militar*; tinha atribuições sobre os portos e a hidrografia, e ordenou a acumulação do órgão de *Subdelegado marítimo* com o *capitán de puerto*; foi densificada pelo *decreto* de 30-Ago-1932. O modelo foi alterado pelo *decreto* de 11-Mai-1934, mas manteve a generalidade das atribuições que já tinha, exceto a hidrografia, e determinou a fusão dos serviços de vigilância marítima existentes no novo *Cuerpo de Policía marítima*. A *orden* de 21-Fev-1934 atribuiu a competência para a fiscalização das pescas marítimas a embarcações armadas para o efeito pela *Subsecretaría de la Marina civil*, designadas por “*guarda-pescas*”, e à *Armada* uma *función supletoria* e de *auxilio* quando pedido pelas autoridades civis competentes, embora lhe atribuísse a segurança dos pescadores nas fronteiras. O *decreto* de 21-Nov-1934 (retificado) reorganizou os serviços das pescas da *Subsecretaría de la Marina civil*; em especial, atribuiu à *Inspección general de Pesca* a fiscalização das pescas marítimas e decidiu a criação do *Cuerpo de Policía marítima*, incluindo as duas secções atrás referidas. Após a reformulação da orgânica ministerial do Governo, autorizada pela *ley* de 01-Ago-1935 e concretizada pelo *decreto* de 19-Set-1935, o *decreto* de 28-Set-1935 suprimiu a *Subsecretaría de la Marina Civil* e integrou os respetivos serviços na *Dirección general de Marina Civil y Pesca* do (novo) *Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio*. Com a criação do *Ministerio de Defensa Nacional* pela *ley* de 30-Jan-1938 de Franco passou a ser *subsecretaria*

mas passando a inspetores teriam de deixar a Armada.

de Marina daquele ministério (criada a par da *subsecretaria del Ejército* e da *subsecretaria del Aire*); manteve-se na *ley* de 29-Dez-1938, que substituiu o *Ministerio de Orden Publico* pelo *Ministerio del Interior*. Mas a *ley* de 08-Ago-1939 do mesmo Franco, que reorganizou o Governo, extinguiu o *Ministerio de Defensa Nacional* e recriou o *Ministerio de Marina*, bem como os *Ministerios del Ejército* e *del Aire*; criou ainda um *Alto Estado Mayor* para apoio direto a Franco, e uma *Junta de Defensa Nacional*; a *ley* de 16-Ago-1939 reorganizou o *Ministerio de Marina*. A *ley* de 19-Fev-1942 substituiu a *Dirección general de Navegación, Pesca e Industrias marítimas* pela *Subsecretaría de Marina Mercante*, chefiada por um oficial da Armada, inserida no *Ministerio de Industria y Comercio* em tempo de paz e no *Ministerio de Marina* em caso de guerra, e decidiu que, na respetiva *provincia*, o *comandante militar de Marina* seria ainda delegado do *Ministerio de Industria y Comercio*. A *ley* de 12-Mai-1956 visou estimular e regular a marinha mercante, e manteve as atribuições e competências da *Subsecretaría de Marina Mercante*, em especial, sobre a regulação do setor e do tráfego marítimo.

A reforma governamental, integrada na *Transición democrática*, teve um momento fundamental com o *real decreto* 1558/1977, que fundiu e extinguiu o *Ministerio de Marina* e os demais ministérios militares no *Ministerio de Defensa*, criou os órgãos de *Secretario general del Ejército, de la Marina y del Aire* e transferiu a *Subsecretaría de la Marina Mercante* do *Ministerio de Comercio* para o novo *Ministerio de Transportes y Comunicaciones*. A desmilitarização da marinha mercante foi agendada de imediato; assim, o *real decreto* 1997/1980 extinguiu a *Subsecretaría de Marina Mercante* e criou a *Dirección General de la Marina Mercante (DGMM)*, integrada no *Ministerio de Transportes y Comunicaciones*, que substituiu a *Dirección General de Transportes Marítimos*; mas só com a criação da comissão para estudar e propor um modelo, pela *orden de* 30-Jan-1985³⁵⁴, se iniciou a formulação (*El Pais*, 1986), só concretizada na *ley* 27/1992, *Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*. Ela concretizou uma profunda reforma, de acordo com o espírito e a letra da Constituição, que desmilitarizou um setor dominado pela Armada havia séculos, mas mais na ditadura franquista. Importa aqui destacar as seguintes alterações: criou um corpo dirigente no setor público especializado em navegação, o *Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil*; passou a ser civil a administração *periférica*, integrada na *DGMM*, doravante integrada no *Ministerio de Fomento*, com atribuições sobre usos do mar,

³⁵⁴ Designada *Comisión Interministerial de Estudio y Reforma de los Organos de la Administración del Estado competentes en materia de actividades marítimas* ou *COMINMAR*.

como o tráfego marítimo (incluindo a ordem e a segurança, mas excluindo a polícia de ordem pública, a cargo da *Guardia Civil*), os registos, a proteção ambiental, o salvamento marítimo e as atribuições de administração marítima em geral; criou uma *sociedad estatal* (empresa pública), a *Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)*, dirigida por civis e presidida pelo *DGMM* para a salvaguarda da vida humana no mar, a proteção do meio ambiente marítimo e o controlo da navegação marítima nas águas espanholas; determinou que a *practicaje* (pilotagem nos portos) é um serviço público³⁵⁵; criou a *Comisión Nacional de Salvamento Marítimo*, para coordenar os serviços do Estado neste âmbito; atribuiu à *SASEMAR* o capital social da empresa *Remolques Marítimos SA (REMASA)* para os meios desta servirem as tarefas de salvação, de salvamento e de combate à poluição do mar; regulamentou as funções e os serviços de polícia dos portos do Estado, e incluiu o regime sancionatório administrativo marítimo, que atribuiu poderes das administrações portuárias até ao Governo, incluindo os *capitanes marítimos*; harmonizou a organização dos portos e das administrações portuárias com a integração europeia, para desenvolver o tráfego marítimo e aumentar a sua competitividade, e para tal criou um instituto público, *Puertos del Estado*³⁵⁶, também dependente do *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*; e revogou bastantes leis, desde o século XIX incluindo a *ley* de 12-Mai-1956. A *DGMM* (da qual depende a *SASEMAR*) é a peça nuclear da administração marítima, ou marinha mercante, mas não tem poderes de polícia sobre a ordem e segurança públicas no domínio público marítimo nem no mar; assim, a *SASEMAR* é um de vários serviços da autoridade marítima e não é uma guarda costeira; pelo seu lado, a Armada foi afastada da autoridade marítima (exceto em apoio das autoridades civis), embora mantenha as atribuições no âmbito da hidrografia e da vigilância no mar (Ruiz-Zorrilla, 2001; Canal, 2007; Nuñez, 2007; Serra, 2010; Garcia, 2013). Entre os diversos diplomas que desenvolveram a *ley* 27/1992, cabe mencionar o *real decreto* 1253/1997, que atribuiu ao *capitán marítimo* e outros órgãos da administração marítima competências sobre a segurança marítima em relação a navios que transportem mercadorias perigosas. É de notar o *real decreto* 1434-1999, que regula a conduta das entidades colaboradoras de *inspecciones de las embarcaciones de recreo*, que elaboram os pareceres técnicos que fundamentam a emissão do certificado de navegabilidade pelo *capitán marítimo*.

³⁵⁵ A pilotagem, em Espanha, divide-se em *practicaje* (manobra do navio dentro de um porto) e *pilotaje* (condução de um navio em canais ou entre portos do litoral).

³⁵⁶ A figura jurídica adotada foi o *Ente de Derecho Público* regulado por legislação específica, previsto à data pelo *real decreto legislativo* 1091/1988.

É de mencionar o *real decreto 1837/2000*, que regula as inspeções de navios civis (só exclui os navios militares) e atribui a competência de fiscalização ao *capitán marítimo*. Cabe ainda mencionar a *orden de 18-Jan-2000* que adotou o *Reglamento sobre Despacho de Buques*, e densificou as competências do *capitán marítimo* quanto ao despacho e movimentos dos navios; revogou a *orden de 07-Out-1958*. As formalidades de entrada e saída dos navios nos portos foram reguladas pelo *real decreto 1249/2003*, revogado pelo *real decreto 1334/2012* e pela *ley 14/2014*, mas mantiveram as competências do *capitán marítimo* sobre o despacho e movimentos dos navios. Por fim, a inspeção de navios estrangeiros esteve regulada pelo *real decreto 91/2003*, substituído pelo *real decreto 1737-2010*, em vigor (2019); ambos atribuem a competência de inspeção ao *capitán marítimo*.

O modelo de 1992 foi reformado pelo *real decreto 62/1997* e pelo *real decreto legislativo 2/2011*; este reviu e combinou num só diploma (com 255 páginas) as reformas e alterações entretanto introduzidas no diploma e no modelo de 1992³⁵⁷, mormente sobre os portos; na administração marítima pouco mudou, para lá de transformar a *SASEMAR*, de acordo com a *ley 47/2003*, em *entidad pública empresarial* (empresa pública). Por fim, além do papel maioritário e nuclear do *Ministerio de Fomento* no setor, importa sublinhar que há outros departamentos públicos (centrais, regionais e locais) que têm papel ativo no setor, mesmo que só alguns tenham sido aqui referidos (Ruiz e Becerra, 2017).

I.5.1 *Almirantazgo*

Ainda sobre a administração superior da *Armada*, importa referir brevemente o *Almirantazgo*. O órgão colegial teve diversas configurações ao longo de séculos, começando a estabilizar com a *real cédula* de 14-Mar-1737 (Fernández-Turégano, 2004: 418) e regulado pela *real orden* de 05-Jul-1737, como órgão colegial de topo da Armada. Foi extinto por *real decreto* de 30-Out-1748. Regressou ainda durante a ocupação francesa, pela *real cédula* de 13-Jan-1807, e passou a ser presidido pelo *Capitan y Gobernador General de la mar*. Terminada a ocupação e afastada a Constituição de Cádiz (1812) pelo absolutista Fernando VII, o *Almirantazgo*, como órgão colegial de comando militar, regressou pelo *real decreto* de 15-Jun-1814, reformulado pelo *real decreto* de 25-Jul-1814 e regulamentado pelo *real decreto* de 28-Jul-1815; foi chefiado pelo *Almirante general de España e Indias*³⁵⁸. O *real decreto* de 16-Fev-1816 extinguiu a *Direccion general de la Armada* e a *real orden* de 06-

³⁵⁷ Em concreto, a *ley 62/1997*, a *ley 48/2003* e a *ley 33/2010*.

³⁵⁸ De registar ainda, o *real discurso* de 18-Ago-1814, que deu as orientações políticas para a atuação do *Almirantazgo*.

Abr-1816 atribuiu à “*sala de Gobierno del Almirantazgo*” (serviços do Almirantado) as suas funções. A *Dirección general de la Armada* regressou, pela *real orden* de 26-Abr-1817 e foi integrada no *Ministerio de Estado y del Despacho de Marina*. No período liberal seguinte (1820-1823), foi recriado e regulado pelo *decreto XLI* de 27-Dez-1821, que extinguiu a *Dirección general de la Armada*; este decreto foi a lei orgânica e estatuto do pessoal da Armada, manteve a organização territorial e removeu a aplicação do foro militar ao pessoal da marinha mercante. Mas foi de novo extinto e substituído pela *Dirección general de la Armada* em 1823. Voltou a ser criado pelo *real decreto* de 16-Fev-1842³⁵⁹. Foi extinto pelo *real decreto* de 10-Ago-1843 e recriada a *dirección general de la Armada*, chefiada pelo *capitán general de la Armada*, para voltar a um órgão de direção individual em vez de colegial. O *real decreto* de 18-Set-1844 mudou o nome de *dirección general de la armada* para *junta de dirección de la armada naval*. O *real decreto* de 15-Set-1847 substituiu-a pela *Junta directiva y consultiva de la Armada*. O *real decreto* de 23-Fev-1848 extinguiu-a e fez regressar a *Dirección general de la Armada* e a *Mayoría general de la Armada*. O *Almirantazgo* regressou com o *real decreto* de 07-Set-1855; mas o *real decreto* de 06-Nov-1856 extinguiu-o de novo e restabeleceu a *Dirección general de Marina* e a *Mayoría general de la Armada*; que foi extinta pelo *real decreto* de 11-Nov-1857, sendo substituída pela *Junta directiva del Ministerio de Marina*. O *Almirantazgo* regressou com a *ley* de 04-Fev-1869. Foi extinto pela *ley* de 24-Jul-1873 e substituído pela *Junta superior consultiva de Marina*, criada pelo *decreto* de 29-Set-1873 e regulada pelo *decreto* de 01-Dez-1873. Ainda foi criado o *Consejo del Almirantazgo*, órgão consultivo e já não executivo, pelo *real decreto* de 23-Out-1902, mas foi extinto pelo *real decreto* de 01-Fev-1904 e não voltou a existir. Desde 1930, a chefia tem competido ao *Jefe de Estado Mayor de la Armada* (Nafria, 2003; Fernández-Turégano, 2004).

I.5.2 Regulação profissional dos marítimos

Secularmente a cargo das autoridades marítimas, devido à sua cobertura do território costeiro e à sua ligação aos marítimos, embora nunca tenha sido uma atribuição de autoridade marítima, estavam os registos profissionais e as *matrículas de mar* (designação comum do dispositivo de recrutamento de marinheiros para os navios e os arsenais da Armada). Foram criados e regulados pelas *Ordenanzas de matrícula del mar de 1737* e competiam à administração *periférica de la Marina*; a inclusão nas listas de recrutamento da Armada dispensava os jovens do serviço militar no Exército. O *real decreto* de 11-Nov-1857 criou,

³⁵⁹ Este diploma faz uma síntese histórica do *Almirantazgo*, que constitui uma importante referência histórica.

entre outras, a *Dirección de matrículas de mar y de personal de tripulaciones*. A I República reformou o modelo pela *ley* de 22-Mar-1873, que aboliu as *matrículas de mar* e substituiu-as pela *inscripción marítima*: além disso, declarou a liberdade de exercício da navegação e da pesca, sujeita só aos registos profissionais e patrimoniais marítimos. A *ley* foi densificada pelo *decreto* de 01-Dez-1873, do qual se destaca a extinção da *Dirección de matrículas de mar*. A *ley* de 07-Jan-1877 estabeleceu as bases da reforma da *inscripción marítima*, mantendo a obrigatoriedade de os marítimos prestarem serviço nos navios da Armada; esta *ley* foi densificada pelos *reales decretos* de 18-Jan-1877, 09-Mai-1878 e 07-Jan-1879 (Colmeiro, 1881: 241-242). Nova reforma foi adotada pela *ley* de 17-Ago-1885, e densificada pela *real orden* de 16-Dez-1885, mas manteve os traços essenciais. Nova reforma do recrutamento foi adotada pela *ley* de 03-Mar-1915 e densificada pelo *real decreto* de 19-Nov-1915 e pela *real orden* de 19-Jan-1916, sem alterações de fundo. Seguiu-se o *real decreto* de 25-Abr-1923, que continuou a tendência de regulação cada vez mais pormenorizada do recrutamento para a Armada, sem alterar a essência do modelo. Na II República, a *ley* de 26-Ago-1933 definiu novas bases do recrutamento, densificadas no *decreto* de 14-Dez-1933 e na *orden* de 31-Dez-1933; mas o *decreto* de 29-Ago-1935 reformou o modelo de 1933. Pouco mudou no franquismo, mas a reforma que a *ley* 55/1968 adotou sobre o recrutamento militar deu origem ao *decreto* 3147/1971, que determinou que os registos profissionais marítimos eram da competência da *Subsecretaría de la Marina Mercante*, mas continuavam a ser feitos pelos serviços da Armada; a *orden* de 03-Out-1972 densificou o *decreto*. Já com a orgânica do Governo adotada pelo *real decreto* 1558/1977 e o enquadramento constitucional pós-1978, esta *orden* foi alterada por nova regulamentação, posta em vigor pela *orden* de 08-Jun-1981. A profunda reforma que impôs a *ley* 27/1992 alterou o dispositivo institucional, mas não a essência do modelo de *inscripción marítima*; mas só o *real decreto* 2062/1999 atribuiu os registos profissionais à DGMM, através dos seus órgãos e serviços desconcentrados. O *real decreto* 973/2009, em vigor (2019) revogou o anterior, mas não alterou no essencial a regulação dos registos profissionais, já totalmente independente do recrutamento militar para a Armada.

Traduzindo a ideia de que a marinha mercante constituía uma reserva da Armada, pelo que tinha valia militar e se lhe devia aplicar uma justiça mais exigente, aplicada pelas autoridades militares, cabe destacar que as *Ordenanzas de matrícula del mar* de 1802 tinham normas penais e disciplinares para os marítimos, as quais vigoraram por mais de um século. O *real decreto* de 18-Nov-1909 pôs em vigor o *Reglamento de disciplina y policía á bordo de los buques mercantes*, que densificou a competência disciplinar do capitão do navio. Uma

reforma de fundo foi adotada pelo *real decreto* de 21-Jun-1923, a *Ley Penal de la Marina Mercante*, de inspiração francesa, que definiu multas, penas de detenção e de prisão, e cuja competência de aplicação atribuiu ao capitão do navio e às autoridades marítimas. A II República trouxe instabilidade no modelo, inserida na orientação política de redução de foros especiais e no seguimento da revogação da *ley de Jurisdicciones* pelo *decreto* de 17-Abr-1931, ao anular esta *ley* pela *orden* de 08-Mai-1931, concretizada também no *decreto* de 11-Mai-1931, sobre o foro militar, densificado pelo *decreto* de 09-Jun-1931 para a *Marina*; todavia, a *Ley Penal de la Marina Mercante* foi restabelecida pelo *decreto* de 22-Ago-1931, densificando um artigo introduzido pelo *real decreto-ley* de 19-Jul-1927 sobre punição de quem, no mar, não ajudar náufragos.

A *ley* de 18-Fev-1932 fixou valores mínimos para as multas por determinados delitos. Nova reforma foi adotada pela *ley* de 22-Dez-1955, *Ley Penal y disciplinaria de la Marina Mercante*, que passou a incluir o *ministro de Marina* nas autoridades com competência para punir. Outra lei avulsa, a *ley 168/1961* reviu e fixou valores mínimos para as multas por determinados delitos. A justiça especial da marinha mercante começou a ser adaptada à Constituição de 1978 pelo *real decreto-ley 45/1978*, que aboliu a pena de morte prevista naquela *Ley Penal*, e começou a ser revogada pela *ley 27/1992* e definitivamente pela *ley 14/1998*.

I.5.3 Organização territorial periférica

A organização territorial da *Marina* foi a da *Armada* desde, pelo menos, que foi estabelecida em 1726. Era desconcentrada; começou por ter três *departamentos marítimos*, cada um com o seu arsenal e a sua jurisdição, com sedes em El Ferrol, Cádiz (abrangia as ilhas Canárias) e Cartagena (abrangia as ilhas Baleares), chefiados por oficiais da Armada (Sanchez, 2016: 144). As *Ordenanzas generales de la Armada* de 1748 mantiveram estes *departamentos marítimos*, a chefia pelo *intendente ó Ministro principal* e os limites no território; consideravam o *capitan de puerto* ao nível de *práctico* (piloto de porto); os *departamentos marítimos* foram divididos em *provincias marítimas* e estas em *distritos marítimos*. As *Ordenanzas generales* de 1793 especificaram em detalhe as atribuições e competências do *capitan de puerto*³⁶⁰, órgão administrativo de autoridade marítima subordinado ao *Capitan General de su Departamento*, com funções de polícia, segurança (por exemplo, tinha as *linternas* ou faróis sob a sua autoridade; era considerado o primeiro

³⁶⁰ No Título VII do Tratado 5º, que se designa por vezes por *Ordenanza de Puertos*.

práctico do porto; incumbia-lhe a investigação técnica dos acidentes com navios), de saúde (pertencia à *Junta de Sanidad* do respetivo porto e fazia a visita sanitária), registos, inspeções técnicas e gestão portuária (incluindo a gestão dos lixos e lastros dos navios, que era proibido lançar livremente às águas); devia dar maior prioridade aos *baxeles de guerra* (navios de guerra), mas sem descurar os mercantes e de pesca. Os *capitanes de puerto* chefiavam as *capitanias* e os *ayudantes* dirigiam os serviços dos *distritos marítimos*; eram todos oficiais da Armada que já não serviam no mar, em comissões temporárias³⁶¹; e venciam emolumentos com relação direta com os serviços prestados; nos portos ou enseadas com menor população ou tráfego, as autoridades marítimas eram os *subdelegados de Marina*. Apesar de regularem sobretudo as *matrículas* (registos profissionais) e o recrutamento dos marítimos para a Armada, as *Ordenanzas de matrícula del mar* de 1802 eram um código da administração marítima, com normas penais e disciplinares, normas sobre registos profissionais e patrimoniais, e a organização da administração *periférica* da *Marina*, autónoma das administrações civil e judicial. Além do *Capitan general*, que comandava cada *departamento marítimo*, foi criado o órgão de *Comandante principal*, seu adjunto, responsável pelas *matrículas del mar*³⁶², que chefiava, no seu *departamento*, *Comandantes particulares* ou *comandantes de las provincias de Marina* ou *comandantes de partidos*³⁶³; e estes chefiavam os *capitanes de puerto*, os *ayudantes del distrito*³⁶⁴ e os *tércios navales*³⁶⁵ das províncias respetivas; nelas eram juízes do foro militar-marítimo. As *Ordenanzas* de 1802 definiram 21 *provincias*³⁶⁶ ou *partidos* (estes dividiam-se em *trozos*, chefiados por oficiais subalternos). A *real orden* de 20-Set-1847 dividiu as *capitanias* em quatro classes segundo a sua importância³⁶⁷, com relação direta entre posto do *capitan de puerto* e a classe (Llamas, 2018:

³⁶¹ Este ponto foi reforçado na *real orden* de 08-Mar-1836 e mais firmemente, na *real orden* de 02-Mar-1844.

³⁶² Por isso, os serviços executivos que chefiava designavam-se “*comandancias*”.

³⁶³ O *partido (judicial)* é uma unidade territorial do sistema judicial.

³⁶⁴ Por isso, os serviços executivos que chefiava designavam-se “*ayudantias*”.

³⁶⁵ Designação com origem no Exército, que designava o pessoal voluntário que integrava a Armada, de acordo com o local onde fora recrutado. Por exemplo, os *Tércios navales de Levante* eram todos os homens matriculados no *Departamento marítimo de Cartagena* para servirem na Armada.

³⁶⁶ No *Departamento marítimo de Cartagena* foram 10: Barcelona, Palamós, Mataró, Tarragona, Valencia, Tortosa, Mallorca, Cartagena, Alicante e Vera; no *Departamento marítimo de Cádiz*, 8: Málaga, Almeria, Motril, Cádiz, Algeciras, Sevilla, San Lucar e Ayamonte; e no *Departamento marítimo de Ferrol*, 3: Pontevedra, Ferrol e Santander.

³⁶⁷ As seguintes 8 eram de 1ª classe: Barcelona, Cádiz, Cartagena, Ferrol, Málaga, Palma de Mallorca, Santander e Sevilla. De 2ª classe eram 5: Valencia, Coruña, Alicante, Vigo e Sanlúcar de Barrameda.

65). O *real decreto* de 27-Nov-1867 reformou a organização das *matrículas de mar*, e outro do mesmo dia reformou o modelo, fixando as *Comandancias principales*, *Comandancias de provincias de primera clase*, *de segunda clase* e *de tercera classe* e *Distritos de primera* e *de segunda classe*, por critérios de tráfego e de quantidade de jovens a recrutar, exercendo os *Comandantes de Marina* e os *Ayudantes de distrito* as funções de *capitan de puerto*³⁶⁸ (desta forma, as *comandancias* acabaram por absorver as *capitanias*). O *real decreto* de 16-Fev-1893 reformou o mapa de novo; estabeleceu 24 *comandancias* em três classes³⁶⁹ e alterou numerosos *distritos marítimos*. Visando poupar, seguiu-se nova alteração, pelo *real decreto* de 24-Jul-1893³⁷⁰. O *real decreto* de 31-Dez-1902 reconheceu que as *comandancias* e as *capitanias* eram úteis para colocar pessoal que não pode embarcar, pois oferecem compensações financeiras atraentes; e visou regularizar os benefícios e as normas e nomeações sem base legal³⁷¹. No final da Ditadura, o *real decreto* de 14-Jan-1931 definiu uma organização territorial dos *inspectores de buques mercantes*, que se aproximava, sem a espelhar, da estrutura em vigor³⁷². Já na II República e a *Marina Civil* tutelada pelo *Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio*, o *decreto* de 16-Out-1935 eliminou várias jurisdições

³⁶⁸ Eram 10 as *Comandancias de primera clase*: Barcelona, Cádiz, Canarias, Coruña, Málaga, Mallorca, Santander, Sevilla, Valencia e Vigo. As *Comandancias de segunda clase* eram 11: Algeciras, Alicante, Almeria, Bilbao, Gijon, Huelva Mahon, Palamós, San Sebastian, Tarragona e Villagarcía. As *Comandancias de tercera clase* eram 7: Gran Canaria, Ibiza, Sanlúcar, Mataró, Tortosa, Vinaroz e Vivero.

³⁶⁹ As seguintes 9 eram de 1ª classe: Bilbao, Coruña, Vigo, Huelva, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Valencia e Barcelona. De 2ª classe eram 14: San Sebastián, Santander, Gijón, Ferrol, Villagarcía, Tenerife, Gran Canaria, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Tarragona, Mallorca e Menorca. E Ibiza era a única de 3ª classe que não era ultramarina.

³⁷⁰ Eram as seguintes *provincias* e o respetivo número de *distritos* (entre parêntesis): no *Departamento marítimo de Cartagena*: Barcelona, 1ª (um de 1ª e 5 de 2ª), Tarragona, 2ª (5 de 2ª), Valencia, 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª), Mallorca, 1ª (2 de 1ª e 4 de 2ª), Menorca, 2ª (2 de 2ª), Alicante, 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª) e Cartagena, 2ª (5 de 2ª); no *Departamento marítimo de Cádiz*: Málaga, 1ª (2 de 1ª e 4 de 2ª), Almeria, 2ª (um de 1ª e 2 de 2ª), Algeciras, 1ª (um de 1ª e um de 2ª; e inclui Ceuta, de 1ª), Cádiz, 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª), Sevilla, 1ª (2 de 1ª), Huelva, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Tenerife, 1ª (um de 1ª e um de 2ª); e Gran Canaria, 2ª (2 de 2ª); e no *Departamento marítimo de Ferrol*: San Sebastian, 2ª (2 de 2ª), Bilbao, 1ª (um de 1ª e 2 de 2ª), Santander, 2ª (5 de 2ª), Gijon, 1ª (um de 1ª e 4 de 2ª), Ferrol, 2ª (4 de 2ª), la Coruña, 1ª (um de 1ª e 5 de 2ª), Villagarcía 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª) e Vigo, 1ª (2 de 1ª e 2 de 2ª).

³⁷¹ A exposição de motivos do *real decreto* de 14-Jan-1903 descreve esta situação em pormenor.

³⁷² Zona do Norte, constituída pelas *provincias marítimas* de San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Ferrol, Coruña, Villagarcía e Pontevedra; Zona do Sul, constituída pelas *provincias marítimas* de Huelva, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Málaga, Almería, Las Palmas, Tenerife, Ceuta e Melilla; e Zona do Levante, constituída pelas *provincias marítimas* de Alicante, Cartagena, Valencia, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca e Mahón.

marítimas, para cortar despesas públicas; o *decreto* de 19-Nov-1935 definiu novo quadro, com 17 *provincias marítimas* e 99 *distritos marítimos*³⁷³. O *decreto* de 02-Dez-1936 estabeleceu que o *Delegado Marítimo* passava a chamar-se *Comandante de Marina* e os *Delegados* assumiam as atribuições dos *capitanes de puerto*. O *decreto* de 24-Jan-1944 fez uma profunda reforma do quadro, e estabeleceu 24 *provincias marítimas*, de 1ª e 2ª classes (em função da importância relativa, refletida nos postos dos dirigentes), e 101 *distritos marítimos*, também de 1ª e 2ª classes³⁷⁴; e alterou as designações dos dirigentes. O *decreto* 487/1965 fez nova profunda reforma do quadro e estabeleceu, abrangendo territórios africanos, 29 *provincias marítimas* (1ª e 2ª classes), e 112 *distritos marítimos*³⁷⁵ (1ª e 2ª classes). Nova reforma com o *decreto* 1618/1970, passou a 28 *provincias marítimas* (1ª e 2ª classes) e 108 *distritos marítimos*³⁷⁶ (1ª e 2ª classes). A *ley* 9/1970 substituiu os

³⁷³ Eram as seguintes *provincias* e o respetivo número de *distritos* (entre parêntesis): no *Departamento marítimo de Cartagena* foram 6: Barcelona (7), Tarragona (3), Valencia (5), Baleares (5), Alicante (6) e Murcia (4); no *Departamento marítimo de Cádiz*, 5: Málaga (7), Almeria (3), Cádiz (6), Sevilla (2) e Huelva (3); e no *Departamento marítimo de Ferrol*, 6: Guipúzcoa (3), Vizcaya (3), Santander (6), Asturias (8), La Coruña (11) e Pontevedra (10); Ceuta; Santa Cruz de Tenerife (3); e Las Palmas (3).

³⁷⁴ Eram as seguintes *provincias* e o respetivo número de *distritos* (entre parêntesis): no *Departamento marítimo de Cartagena*: Barcelona, 1ª (4 de 1ª e 3 de 2ª), Tarragona, 2ª (3 de 2ª), Castellón, 2ª (3 de 2ª), Valencia, 1ª (3 de 1ª e um de 2ª), Mallorca, 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª), Menorca, 2ª (2 de 2ª), Alicante, 1ª (2 de 1ª e 3 de 2ª) e Cartagena, 2ª (um de 1ª e 3 de 2ª); no *Departamento marítimo de Cádiz*: Málaga, 1ª (um de 1ª e 5 de 2ª), Almeria, 2ª (2 de 2ª), Algeciras, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Cádiz, 1ª (2 de 1ª e 3 de 2ª), Sevilla, 1ª (2 de 1ª) e Huelva, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª); e no *Departamento marítimo de Ferrol*: San Sebastian, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Bilbao, 1ª (um de 1ª e 2 de 2ª), Santander, 1ª (um de 1ª e 5 de 2ª), Gijon, 1ª (2 de 1ª e 6 de 2ª), El Ferrol, 2ª (4 de 2ª), Coruña, 1ª (2 de 1ª e 5 de 2ª) e Vigo, 1ª (6 de 1ª e 4 de 2ª); Ceuta; Tenerife, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª); e Gran Canaria, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª).

³⁷⁵ Eram as seguintes *provincias* e o respetivo número de *distritos* (entre parêntesis): no *Departamento marítimo de Cartagena*: Barcelona, 1ª (4 de 1ª e 3 de 2ª), Tarragona, 2ª (2 de 2ª), Castellón, 2ª (2 de 2ª), Valencia, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Mallorca, 1ª (um de 1ª e 2 de 2ª), Ibiza, 2ª, Menorca, 1ª (um de 1ª e um de 2ª), Alicante, 1ª (3 de 1ª e 3 de 2ª) e Cartagena, 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª); no *Departamento marítimo de Cádiz*: Málaga, 1ª (um de 1ª e 5 de 2ª), Almeria, 2ª (3 de 2ª), Melilla, 1ª, Ceuta, 1ª, Algeciras, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Cádiz, 1ª (2 de 1ª e 3 de 2ª), Sevilla, 1ª (2 de 1ª) e Huelva, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª); e no *Departamento marítimo de Ferrol*: San Sebastian, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Bilbao, 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª), Santander, 1ª (um de 1ª e 5 de 2ª), Gijon, 1ª (2 de 1ª e 6 de 2ª), Ferrol, 2ª (4 de 2ª), Coruña, 1ª (2 de 1ª e 5 de 2ª), Villagarcía, 2ª (5 de 2ª) e Vigo, 1ª (4 de 1ª e 4 de 2ª); Tenerife, 1ª (3 de 1ª e um de 2ª); e Las Palmas, 1ª (2 de 1ª). E havia ainda o *Sahara Español* e a *Región Ecuatorial*.

³⁷⁶ Eram as seguintes *provincias* e o respetivo número de *distritos* (entre parêntesis): no *Departamento marítimo de Cartagena*: Barcelona, 1ª (4 de 1ª e 3 de 2ª), Tarragona, 2ª (3 de 2ª), Castellón, 2ª (2 de 2ª), Valencia, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Mallorca, 1ª (um de 1ª e 2 de 2ª), Ibiza, 2ª, Menorca, 1ª (um de 1ª e um de 2ª), Alicante, 1ª

departamentos marítimos por zonas marítimas e mudou os nomes dos respetivos comandos de *capitán general* para *comandante general*; foram reguladas pelo *decreto 2889/1970*, que definiu 4, juntando-se as Canárias às três existentes³⁷⁷. Nova reforma, pelo *decreto 3209/1973* acrescentou uma *Jurisdicción Central* às três *zonas marítimas* e reformou o mapa, com 28 *provincias marítimas* (1ª e 2ª classes) e 112 *distritos marítimos*³⁷⁸ (1ª e 2ª classes). O fim do Sahara Español e diversas pequenas alterações levaram a alterar o mapa pelo *real decreto 1497/1977*, passando a ter 27 *provincias marítimas* (1ª e 2ª classes) e 111 *distritos marítimos*³⁷⁹ (1ª e 2ª classes). Durante o processo de transição, mas ainda pelo *Ministerio de Defensa*, o *real decreto 1333/1988* pôs em vigor uma alteração no Rio Minho, que

(3 de 1ª e 3 de 2ª) e Cartagena, 2ª (um de 1ª e 3 de 2ª); no *Departamento marítimo de Cádiz*: Málaga, 1ª (um de 1ª e 5 de 2ª), Almería, 2ª (3 de 2ª), Melilla, 1ª, Ceuta, 1ª, Algeciras, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Cádiz, 1ª (2 de 1ª e 3 de 2ª), Sevilla, 1ª (2 de 1ª) e Huelva, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª); e no *Departamento marítimo de Ferrol*: San Sebastian, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Bilbao, 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª), Santander, 1ª (um de 1ª e 5 de 2ª), Gijón, 1ª (2 de 1ª e 6 de 2ª), El Ferrol, 2ª (4 de 2ª), La Coruña, 1ª (2 de 1ª e 5 de 2ª), Villagarcía, 2ª (5 de 2ª) e Vigo, 1ª (4 de 1ª e 4 de 2ª); Tenerife, 1ª (3 de 1ª e um de 2ª); e Las Palmas, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª). E havia ainda o *Sahara Español*.

³⁷⁷ São as *Zonas Marítimas del Cantábrico* (sede em Ferrol), *del Estrecho* (sede em Cádiz), *del Mediterráneo* (sede em Cartagena) e *de Canarias* (sede em Las Palmas).

³⁷⁸ Eram as seguintes *provincias* e o respetivo número de *distritos* (entre parêntesis): no *Departamento marítimo de Cartagena*: Barcelona, 1ª (4 de 1ª e um de 2ª), Tarragona, 2ª (3 de 2ª), Castellón de la Plana, 2ª (3 de 2ª), Valencia, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Mallorca, 1ª (um de 1ª e 2 de 2ª), Ibiza, 2ª (3 de 2ª), Mahón, 1ª (2 de 2ª), Alicante, 1ª (4 de 1ª e 3 de 2ª) e Cartagena, 1ª (3 de 1ª e 2 de 2ª); no *Departamento marítimo de Cádiz*: Málaga, 1ª (3 de 1ª e 3 de 2ª), Almería, 2ª (2 de 2ª), Melilla, 1ª, Ceuta, 1ª, Algeciras, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Cádiz, 1ª (3 de 1ª e 2 de 2ª), Sevilla, 1ª (2 de 1ª) e Huelva, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª); e no *Departamento marítimo de Ferrol*: San Sebastian, 1ª (um de 1ª e um de 2ª), Bilbao, 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª), Santander, 1ª (um de 1ª e 5 de 2ª), Gijón, 1ª (2 de 1ª e 6 de 2ª), El Ferrol del Caudillo, 2ª (4 de 2ª), Coruña, 1ª (2 de 1ª e 5 de 2ª), Villagarcía de Arosa, 2ª (5 de 2ª) e Vigo, 1ª (4 de 1ª e 4 de 2ª); Santa Cruz de Tenerife, 1ª (3 de 1ª e um de 2ª); Las Palmas de Gran Canaria, 1ª (3 de 1ª) e Villa Cisneros, 2ª (2 de 1ª e 2 de 2ª).

³⁷⁹ Eram as seguintes *provincias* e o respetivo número de *distritos* (entre parêntesis): no *Departamento marítimo de Cartagena*: Barcelona, 1ª (5 de 1ª e um de 2ª), Tarragona, 1ª (um de 1ª e 2 de 2ª), Castellón de la Plana, 1ª (um de 1ª e 2 de 2ª), Valencia, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Palma de Mallorca, 1ª (um de 1ª e 2 de 2ª), Ibiza, 1ª (um de 1ª e 2 de 2ª), Mahón, 1ª (um de 1ª e um de 2ª), Alicante, 1ª (4 de 1ª e 3 de 2ª) e Cartagena, 1ª (3 de 1ª e 2 de 2ª); no *Departamento marítimo de Cádiz*: Málaga, 1ª (2 de 1ª e 3 de 2ª), Almería, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Melilla, 1ª, Ceuta, 1ª, Algeciras, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª), Cádiz, 1ª (3 de 1ª e 2 de 2ª), Sevilla, 1ª (2 de 1ª) e Huelva, 1ª (2 de 1ª e um de 2ª); e no *Departamento marítimo de Ferrol*: San Sebastian, 1ª (um de 1ª e um de 2ª), Bilbao, 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª), Santander, 1ª (um de 1ª e 5 de 2ª), Gijón, 1ª (2 de 1ª e 6 de 2ª), El Ferrol del Caudillo, 1ª (um de 1ª e 3 de 2ª), Coruña, 1ª (2 de 1ª e 5 de 2ª), Villagarcía de Arosa, 1ª (um de 1ª e 4 de 2ª) e Vigo, 1ª (3 de 1ª e 5 de 2ª); Santa Cruz de Tenerife, 1ª (3 de 1ª e 2 de 2ª); Las Palmas de Gran Canaria, 1ª (3 de 1ª e um de 2ª).

acrescentou o *distrito marítimo* de Tuy à *provincia marítima* de Vigo³⁸⁰.

A reforma posta em vigor pela *ley 27/1992* desmilitarizou a autoridade marítima, desligou-a das *zonas marítimas* da Armada (só extintas em 2002³⁸¹) e substituiu as *ayudantías* e *comandancias militares de Marina* pelas *capitanías marítimas*, e o *comandante de Marina*, o *ayudante de Marina* ou o *capitán de puerto* pelo *capitán marítimo*; o *real decreto 1246/1995* definiu as *capitanías marítimas* sobre portos públicos e privados (admitiu a criação de *capitanías* em portos privados), com três níveis de acordo com o tráfego, e criou 28 de 1ª categoria, 15 de 2ª e 65 de 3ª ³⁸², dependentes do *DGMM*; são independentes das autoridades portuárias; têm atribuições sobre a segurança marítima (incluindo o salvamento), o tráfego marítimo, a prevenção e o combate à poluição do mar, a inspeção de navios, a investigação de acidentes, os despachos e os registos. Este modelo foi substituído pelo *real decreto 638/2007*, que considerou *capitanías* (chefiadas pelo *capitán marítimo*) as que eram então de 1ª categoria, e *distritos marítimos* (dirigidas pelo *jefe de distrito marítimo*, subordinado do *capitán marítimo* local) as então *capitanías* de 2ª e 3ª categorias; estabeleceu um novo mapa com 30 *capitanías* e 107 *distritos marítimos*³⁸³; e especificou os limites geográficos de jurisdição das autoridades marítimas, que são todos os espaços marítimos

³⁸⁰ Em relação ao mapa anterior, de 1977, manteve-se o número de 27 *provincias*, Vigo continuou a ser de 1ª, mas passou a ter 4 *distritos* de 1ª classe e 5 de 2ª, e um total de 112 *distritos marítimos*.

³⁸¹ A organização territorial sobreviveu à *ley 27/1992* no âmbito militar-naval (foi esta a sua origem), e só foi revogada pelo novo modelo estabelecido no *real decreto 912/2002*, que revogou expressamente o *decreto 3209/1973*, o *real decreto 1497/1977* e o *real decreto 1333/1988*.

³⁸² As *capitanías marítimas* de 1ª categoria (entre parêntesis, as de 2ª e 3ª categorias na sua dependência) são: Pasaia (uma de 2ª e 2 de 3ª), Bilbao (uma de 2ª e 3 de 3ª), Santander (4 de 3ª), Gijón (uma de 2ª e 6 de 3ª), Burela (uma de 2ª e uma de 3ª), Ferrol (uma de 2ª), A Coruña (9 de 3ª), Villagarcía de Arousa (uma de 2ª e 3 de 3ª), Vigo (uma de 2ª e 6 de 3ª), Huelva (uma de 2ª e uma de 3ª), Cádiz (3 de 3ª), Sevilla, Algeciras-La Línea de la Concepción (uma de 3ª), Málaga (4 de 3ª), Motril, Almería (2 de 3ª), Ceuta, Melilla, Cartagena (3 de 3ª), Alicante (5 de 3ª), Valencia (uma de 2ª e uma de 3ª), Castellón de la Plana (2 de 3ª), Tarragona (uma de 2ª e uma de 3ª), Barcelona (uma de 2ª e uma de 3ª), Palamós (uma de 2ª e uma de 3ª), Palma de Mallorca (2 de 2ª e 2 de 3ª), Las Palmas (2 de 2ª e uma de 3ª) e Santa Cruz de Tenerife (uma de 2ª e 3 de 3ª). A *orden de 21-Jan-1999* elevou a categoria da *Capitanía Marítima de Avilés*, o *real decreto 432/2002* criou a *provincia marítima de Lugo* e o *real decreto 454/2004* criou a *provincia marítima de Granada*; foram os três derogados implícitamente pelo *real decreto 638/2007*.

³⁸³ As *capitanías marítimas* (entre parêntesis, o número de *distritos marítimos* na sua dependência) são: Pasaia (3), Bilbao (4), Santander (6), Gijón (5), Avilés (3), Burela (3), El Ferrol (3), A Coruña (7), Villagarcía de Arousa (5), Vigo (8), Huelva (3), Cádiz (3), Sevilla (2), Algeciras (2), Málaga (5), Motril, Almería (4), Ceuta, Melilla, Cartagena (4), Alicante (6), Valencia (3), Castellón (3), Tarragona (2), Barcelona (3), Palamós (3), Palma de Mallorca (4), Eivissa/Formentera (3), Las Palmas (3) e Tenerife (5).

espanhois e as costas (Vigón, 1985; Wehrli, 2016; Llamas, 2018).

I.5.4 Fiscalização das pescas marítimas

Quanto à fiscalização das pescas marítimas, o *real decreto 3318/1981* manteve-a nas *Comandancias Militares de Marina*, até se definir um novo modelo de acordo com a Constituição. O *real decreto-ley 22/1982* criou a *Secretaría General de Pesca Marítima*, organizada pelo *real decreto 490/1983* ainda sem a fiscalização da pesca; mas passou a ser atribuição e competência do *Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* pelo *real decreto 654/1991*. Só o *real decreto 141/1993* atribuiu a fiscalização das pescas marítimas totalmente e em definitivo ao *Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación*, tendo a *orden* de 24-Mar-1993 iniciado a sua transferência desde as *Comandancias e Ayudantías de Marina*. Reunidos o mar (incluindo as pescas) e a agricultura no *Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino* pelo *real decreto 432/2008*, o *real decreto 438/2008*, que o estruturou, criou a *Secretaria General del Mar* (conhecida por *SEGEMAR*), regulada pelo *real decreto 1130/2008*, a qual substituiu a *Secretaría General de Pesca Marítima*, à qual foi atribuída a fiscalização das pescas marítimas. O *real decreto 1887/2011* reorganizou o *Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente* renomeou-a *Secretaría General de Pesca*, e reorganizou-a pelo *real decreto 401/2012*, ficando com a fiscalização das pescas marítimas. Destaca-se que desde 1993 a Armada colabora com a vigilância e fiscalização das pescas marítimas, disponibilizando meios para o efeito a este ministério, como mostra a *resolución* de 14-Fev-2019 (Montero, 2015).

I.6 POLÍCIA MARÍTIMA

Até 1992, as atribuições e competências de polícia marítima eram quase só da Armada, através do comandante militar ou *capitán de puerto*, dos respetivos serviços especializados³⁸⁴ (*comandancias e ayudantias de Marina*) e pessoal da Armada (cabos de mar, contramaestres e outros militares daqueles serviços). Houve três exceções: a *Guardia Civil* teve-as, desde a sua criação em 1844; o apoio prestado pelos *guardacostas* no âmbito fiscal; e os serviços de vigilância das empresas dos tabacos. O modelo constitucional pós-1978 retirou as atribuições e competências de polícia à Armada, embora admita que esta apoie ações das polícias. A evolução tecnológica, o aumento de tráfego marítimo e de atividades e a sua diversificação (recreio, pescas, etc) levaram a criar organizações com competências específicas para policiar o mar e as costas, que serão aqui brevemente revistas.

³⁸⁴ É de considerar ainda a *ley* de 03-Ago-1866 e a *ley* de 13-Jun-1879, ambas sobre o aproveitamento das águas.

As funções policiais no mar começaram a distinguir-se das funções militares de defesa (nacional e face à pirataria do Mediterrâneo) com a criação do *resguardo marítimo* (guarda marítima) pelo *real decreto de 28-Dez-1821*; tratava-se de uma força de navios militares, designados *guardacostas*, cujas atribuições eram a polícia da saúde e fiscal nas águas territoriais de Espanha (“*tres millas marítimas de la costa*”); complementava o *resguardo de tierra* e tinha iguais atribuições (no *Ministerio de Hacienda* quanto à coleta de impostos), visando minimizar as perdas na principal fonte de receitas públicas, por contrabando ou pirataria; destacou os *capitanes de puerto* entre as autoridades que deviam conhecer a legislação e apoiar os *guardacostas*; e cabe notar que uma parte do valor das apreensões era atribuída a quem as efetuava. O *real decreto* de 11-Jul-1822 atribuiu “*cuatro millones de reales*” aos serviços de *resguardo marítimo*; e a *real orden* de 17-Fev-1825 atribuiu a todas as autoridades militares o dever de combater o contrabando e cumprir os fins visados pelo Secretario de Estado y superintendente general de la Real Hacienda neste âmbito. Nesse sentido, o *real decreto* de 09-Mar-1829³⁸⁵ criou o *Cuerpo de Carabineros de Costas y Fronteras*³⁸⁶, uma força de segurança de competência específica aduaneira, de natureza militar, chefiada por um general. Foi uma polícia aduaneira, sobretudo terrestre para servir a *Hacienda-dirección general de Rentas*, na repressão do contrabando. O *real decreto* de 04-Dez-1834 mudou o nome para *Cuerpo de Carabineros de Real Hacienda*, sublinhando-se a orientação fiscal, embora também tivesse executado tarefas de ordem pública; e o *real decreto* de 09-Dez-1842 mudou o nome para *Cuerpo de Carabineros del Reino* (Ballbé, 1983:99-102). O *real decreto* de 15-Mai-1848 colocou os *Carabineros* na dependência do *Ministerio de la Guerra* quanto à sua organização e disciplina e do *Ministerio de Hacienda* quanto às suas funções (Bolaños, 2000: 26-37).

Na reorganização do *Despacho de Hacienda*, posta em vigor pelo *real decreto* de 30-Set-1836, os *resguardos* foram integrados na *dirección general de Rentas estancadas y resguardos*. A *real orden* de 25-Abr-1837 transferiu ambos os *resguardos* para a *dirección general de aduanas*. O *real decreto* de 20-Fev-1844, sobre o contrato de concessão do monopólio do tabaco, o Governo previu entregar o *resguardo marítimo* e os *guardacostas* à empresa vencedora do leilão, sublinhando a necessidade de receitas públicas e a natureza fiscal destes navios. O contrato foi celebrado em 25-Mar-1844 e o *real decreto* de 01-Jul-

³⁸⁵ Este e muitos mais diplomas legais foram publicados no boletim oficial (neste caso, a *Gaceta de Madrid*) por partes e ao longo de vários dias.

³⁸⁶ A designação é semelhante à dos *Carabinieri*, mas a função é mais próxima da *Guardia di Finanza*.

1844 rescindiu-o de mútuo acordo; esta foi só a última de várias tentativas de deixar empresas privadas fazer o *resguardo marítimo* por contrato (Pelegrín, 2015, 2016). Optou-se então por uma mudança radical e a *real orden* de 14-Ago-1844 reorganizou o *resguardo marítimo* e atribuiu à *Marina* os 70 *guardacostas* em serviço; pertenciam ainda ao *Ministerio de Hacienda*, que suportava as respetivas despesas. O *real decreto* de 27-Set-1844 atribuiu à *Inspección General de Carabineros* o comando do *resguardo marítimo*. Instalada uma ideia de ineficácia dos *guardacostas*, a *real orden* de 10-Jul-1846 sublinhou o dever dos respetivos comandantes cumprirem as normas sobre apreensões. O *real decreto* de 23-Out-1846 extinguiu o *cuero de pilotos de la armada nacional* e considerou neste conjunto os *pilotos* embarcados nos *guardacostas*. O *real decreto* de 02-Dez-1846 transferiu em definitivo os *guardacostas* do *Ministerio de Hacienda* para o *de Marina*, e passaram a ser operados por esta, de acordo com os requisitos da primeira. O *real decreto* de 24-Mai-1850 aumentou esta força naval, colocou-a sob o então criado *Comandante general de guarda-costas* da *Marina* (sedeado em Cádiz), distribuiu os navios pelos *departamentos marítimos* e estabeleceu que o *resguardo* era a única missão dos *guarda-costas*; várias *reales ordenes* de 25-Mai-1850 densificaram e concretizaram as decisões. As leis que definiam anualmente as forças navais passaram a incluir os *guarda-costas* de 1855 a 1912. O *real decreto* de 06-Ago-1856 manteve a afetação de competências existente, geral e em especial do *Comandante general del departamento* na logística e no aprontamento dos *guarda-costas* atribuídos à sua região, e redistribuiu os navios. O *real decreto* de 29-Ago-1865 reformou o *resguardo marítimo*, mantendo a missão de vigilância das costas e do mar territorial, a distribuição de competências e a organização territorial, extinguiu o *Comandante general de guarda-costas* e atribuiu o comando completo dos *guarda-costas* por região a cada um dos respetivos *Capitanes generales*. O *decreto* de 15-Jul-1870 pôs em vigor as *Ordenanzas generales de Aduanas*, que articulou as alfândegas com o *resguardo marítimo* e os *guarda-costas*. Um projeto de *ley* para reorganizar o *resguardo marítimo* e adquirir *guarda-costas* foi aprovado pelo Governo por *decreto* de 28-Jan-1873; mas ficou por aprovar com a implantação da I República em 11-Fev-1873. O *real decreto* de 19-Nov-1884 adotou novas *Ordenanzas generales de Aduanas*, que mantiveram a atribuição da vigilância ao *resguardo marítimo* constituído pelos *guarda-costas*. A *ley* de 22-Abr-1887 fixou as bases para a concessão do monopólio do fabrico e venda do tabaco, que previam que a vigilância e a repressão do contrabando se mantinham no Estado. O *real decreto* de 10-Jun-1887 adjudicou ao *Banco de*

España esse monopólio, que criou a *Compañía Arrendataria de Tabacos* para tal³⁸⁷. A *real orden* de 11-Jun-1889 adotou o regulamento do *Resguardo Especial de la Compañía Arrendataria de Tabaco*, armado e desarmado, com o seu pessoal uniformizado (uniforme distinto da Armada) e cujos navios eram comandados por oficiais da Armada licenciados e cujas guarnições integraram *Contramaestres* e *Cabos de mar*, também licenciados³⁸⁸, tudo a cargo da concessionária; de notar que do produto das apreensões era distribuída uma parte a todos os que no Estado ou na *Compañía* estiveram envolvidos na operação. O *real decreto* de 08-Nov-1893 criou o *Colegio de Carabineros*; outras alterações dos *Carabineros* e do *resguardo marítimo*, não merecem aqui nota. A *real orden* de 04-Out-1902 autorizou os *agentes da Compañía Arrendataria de Tabacos* a efetuar, em certas condições, detenções em casos de contrabando que eles identificassem. Alegando alinhamento dos *Carabineros* com os derrotados na Guerra Civil (1936-1939), esta força foi extinta e integrada na *Guardia Civil*, pela *ley* de 15-Mar-1940, que assumiu assim também atribuições fiscais. Aprovadas as bases da nova concessão pela *ley* de 18-Mar-1944 à empresa *Tabacalera S.A.*, o *decreto* de 11-Set-1945 adotou o regulamento do *Servicio de Vigilancia Terrestre y Marítima* a exercer por delegação do *Ministerio de Hacienda* (através do ministro, da *Dirección General de Aduanas* e dos *delegados de Hacienda nas provincias*), e executado por uma *Corporación de Vigilantes especiales* e um *Cuerpo de Inspectores*, terrestres e marítimos, uniformizados

³⁸⁷ A *real orden* de 01-Jun-1887 alterou os estatutos do *Banco de España* para se poder concretizar este negócio.

³⁸⁸ O contrato de concessão do monopólio foi renovado pelo *real decreto* de 20-Set-1896 e a *real orden* de 19-Set-1898 pôs em vigor o regulamento dos *Agentes de Vigilancia de la Compañía Arrendataria de Tabacos*, sem grandes alterações face à *real orden* de 11-Jun-1889. A perda das colónias, em especial Cuba, em 1898 obrigou a rever o contrato, o que foi feito pelo *real decreto* de 20-Out-1900, densificado pelo *real decreto* de 21-Fev-1901, e pelo *real decreto* de 27-Mai-1902 sobre a vigilância, sem alterações a salientar. A *ley* de 29-Jun-1921 pôs em vigor as bases da nova concessão do monopólio dos tabacos, à mesma empresa, densificada pelo *real decreto* de 15-Out-1921, que manteve o *Servicio Especial de Vigilancia* da *Compañía*. No contexto da Guerra Civil, pelo *decreto* de 23-Set-1936, o Estado apossou-se da *Compañía*. O *decreto* de 29-Abr-1938 da República rescindiu o contrato e transferiu o monopólio dos tabacos para o Estado, que assumiu o negócio em administração direta, por um serviço designado *Monopolio de Tabacos y Fósforos*. O *decreto* de 24-Fev-1941 estendeu por um ano o *Arrendamiento del Monopolio de Tabacos* em vigor, o *decreto* de 16-Jun-1942, por mais um ano e o *decreto* de 21-Mai-1943 por mais outro. A *ley* de 18-Mar-1944 aprovou novas bases para a concessão por 25 anos por concurso do monopólio dos tabacos, densificadas no *decreto* de 31-Mai-1944, e também previu que a empresa concessionária teria um *servicio especial de vigilância*. O *decreto* de 03-Fev-1945 adjudicou a concessão e o *decreto* de 03-Mar-1945 aprovou o contrato com a empresa que se veio a designar *Tabacalera, S. A., Compañía Gestora del Monopolio de Tabacos y Servicios Anejos*. O *decreto* de 11-Set-1945 pôs em vigor o regulamento provisório para os *Servicios de Vigilancia Terrestre y Marítima de "Tabacalera, S. A."*.

(distintos dos militares), com atributo de agentes da autoridade (polícia administrativa e judiciária), dando a primazia aos *guardacostas* e a colaboração que eles requerissem; o pessoal das guarnições dos navios do *Servicio* era licenciado da Armada e podia fazer detenções diurnas de navios espanhóis, na ausência de *guardacostas*; os navios da *Tabacalera* eram classificados como auxiliares da Armada. O *decreto* de 17-Dez-1954 transferiu o *Servicio Especial de Vigilancia Terrestre y Maritima* da empresa para o *Ministerio de Hacienda*. Já no Estado, a *orden* de 08-Fev-1956 mudou o nome para *Servicio Especial de Vigilancia Fiscal* e regulou-o; o *decreto 1002/1961* regulou o ramo marítimo, autorizando os navios a serem armados e reforçando a subordinação aos comandantes regionais da Armada. A Constituição de 1978 obrigou a reformar o modelo, o que ocorreu com o *real decreto 319/1982*, que mudou o nome para *Servicio de Vigilancia Aduanera*, revogou os diplomas de 1954 e 1956, mas continuou integrado no *Ministerio de Hacienda*; manteve as atribuições de combate ao contrabando, autonomizou-se da Armada, passando esta a apoiar na logística de pessoal e de material; e o seu pessoal manteve o estatuto de agente de autoridade; foi densificado pela *orden* de 01-Out-1982. A *ley 31/1990* criou a *Agencia Estatal de la Administración Tributaria* e o *Servicio de Vigilancia Aduanera* foi nela integrado; a *Agencia* foi regulamentada pela *orden* de 02-Jun-1994 que elevou o *Servicio* a *Dirección Adjunta del Servicio de Vigilancia Aduanera*, no *Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales*, um dos sete de mais alto nível. A *ley orgánica 12/1995* de Repressão do Contrabando manteve as atribuições do *Servicio de Vigilancia Aduanera* e sublinhou o dever de cooperação com as forças de segurança. A *ley 66/1997* reorganizou o *Servicio* e a *orden* de 27-Jul-1998 renomeou-o *Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera* (conhecida por *DAVA*). A *orden PRE/3581/2007* reorganizou a *Administración Tributaria*, mas manteve o essencial da *DAVA*. Os *guarda-costas* da Armada perderam em 1982 uma missão central, no âmbito da patrulha da costa, mas só pelo *real decreto 912/2002* ela foi reformulada; passaram então a integrar a nova *Fuerza de Acción Marítima* (Garcia, 2013, 2015; Pozo, 2015). Este é o modelo em vigor (2019).

Quanto às *comandancias e ayudantias de Marina*, a *real orden* de 21-jan-1862 pôs em vigor o regulamento do *Cuerpo de Contramaestres de la Armada* (militares ao nível de sargento, aos quais incumbia enquadrar e dirigir os marinheiros), quando estes militares recrutados entre os *cabos de mar* ainda não tinham funções de polícia marítima; o *decreto* de 10-Mai-1871 substituiu o regulamento anterior, sem mudanças a destacar aqui. A *ley* de 22-Mar-1873, que extinguiu as *matrículas de mar* e estabeleceu o voluntariado no recrutamento para a Armada, ainda regulou as condições de prestação de serviço dos *cabos de mar*. Já na

Restauração, o *real decreto* de 25-Fev-1879 regulou as carreiras dos *cabos de mar*; o *real decreto* de 17-Fev-1886 voltou a reformá-las; e o *real decreto* de 20-Jan-1886 reformou as dos *Contramaestres de la Armada*. A *ley* de 14-Jun-1911 criou na Armada o *Cuerpo de Cabos de mar de puerto*, cujos postos fez corresponder aos do *Cuerpo de Contramaestres* e atribuiu-lhes competências específicas nas *comandancias* e *ayudantias*. O *real decreto* de 06-Mar-1912 mudou o nome de *Cabos de mar* para *Contramaestres* e adotou o regulamento do *Cuerpo de Contramaestres de puertos*, com funções de polícia dos portos, das costas e das pescas, e execução das tarefas de recrutamento para a Armada; o *real decreto* de 31-Ago-1913 e o *real decreto* de 21-set-1915 alteraram várias normas, sem especial relevância neste estudo. O *real decreto* de 19-Out-1920 alterou o nome de novo, e passaram a designar-se por *Celadores de Puerto*; e o *real decreto* de 09-Jan-1925 criou o posto de *Celador mayor* nesta classe (só para um cargo específico). O *real decreto* de 05-Jan-1925 regulou a fiscalização das pescas marítimas por estrangeiros. A par da tentativa da II República de desmilitarizar a autoridade marítima, a *ley* de 12-Jan-1932 criou o *Cuerpo general de Servicios Marítimos*, cujo regulamento foi posto em vigor pelo *decreto* de 30-Ago-1932, dividiu-o em duas secções (*Servicios de Navegación* e *Servicios de Pesca*³⁸⁹) e preenchidos ainda nesse ano por concursos. O *decreto* de 11-Mai-1934 fundiu-os no *Cuerpo de Policía marítima*, também com duas secções: a *Policía en el mar* e a *Policía en puertos y costas*. A guerra civil fundamentou a *orden* de 07-Dez-1938 de militarização dos portos, esvaziando aquele processo de desmilitarização. Para reverter a decisão republicana, a *ley* de 08-Mai-1939 extinguiu o *Cuerpo general de Servicios Marítimos*. O *decreto* de 31-Jul-1940 definiu as bases da formação dos *suboficiales* (sargentos). O *decreto* de 18-Abr-1941 revogou a criação da *Policía marítima*. A *ley* de 19-Fev-1942 militarizou de novo as funções de polícia e o pessoal que as executava, transferindo-o para o *Ministerio de Marina*, concretizada pela *ley* de 13-Dez-1943, criando no *Cuerpo de Suboficiales de la Armada* a secção de *Celadores de Puerto y Pesca*, na lotação das *comandancias y ayudancias militares*, sob as ordens dos oficiais da Armada que as chefiavam; e extinguindo os *Cuerpos de Servicios Auxiliares de Seguridad y Vigilancia de los Puertos* e de *Vigilancia de la Pesca*, absorvendo o pessoal da *Policía marítima*, *celadores de puerto* e de *vigilancia de pesca*. A *ley* 93/1962 revogou o *real decreto* de 05-Jan-1925, sobre pesca por estrangeiros, e manteve o poder sancionatório nas *autoridades de Marina*. A *ley* 31/1964 substituiu a anterior, reorganizou aquela secção e

³⁸⁹ Designados por extenso por *Cuerpo de Servicios Auxiliares de Policía de los Puertos* ou *Policía de Vigilancia de puertos*, e *Cuerpo de Vigilancia de la Pesca* ou *Policía de pesca*.

alargou as fontes de recrutamento, mas manteve as funções e a integração nos serviços das autoridades marítimas. Por sua vez, esta ley foi revogada pela *ley 19/1973*, que tratou de reorganizar e uniformizar todos os quadros de *suboficiales especialistas* (sargentos). A Constituição de 1978 determinou o afastamento das FA das funções policiais em geral e das marítimas em especial, que exerciam há séculos; assim o *real decreto 1088/1980* atribuiu à Armada só funções de vigilância e as funções de controlo da pesca (*inspección* ou fiscalização) passaram a ser reguladas autonomamente. A *ley orgánica 2/1986* concretizaram em definitivo aquele afastamento; no processo de formulação foi considerada a criação de uma guarda costeira, mas a opção foi abandonada (*El País*, 1986). No âmbito portuário, a *ley 17/1989* extinguiu a secção de *Celadores de Puerto y Pesca*; o *real decreto 1928/1991* regulou as situações do pessoal destes quadros após a extinção. A *ley orgánica 1/1992* admitiu a criação de polícias especiais; assim foram criadas polícias portuárias civis, limitadas às atividades portuárias e sem colidir com as competências da *Policía Nacional* ou da *Guardia Civil*. A *ley 53/1982* foi substituída pela *ley 14/1998*, e esta pela *ley 3/2001*, densificada pelo *real decreto 176/2003*, que regula o exercício da fiscalização das pescas marítimas; neste modelo só têm autoridade de fiscalização os agentes que têm essa competência prevista na lei, ou em convénio com o *Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación*. O *real decreto 747/2008* regulamentou as sanções por ilícitos de pescas marítimas, de acordo com a Constituição e a *ley 3/2001*, atribuiu as competências para autuar e instruir os processos aos *Delegados del Gobierno*, e as competências sancionatórias são destes; foi substituído pelo *real decreto 182/2015*, que densificou a regulamentação mas pouco alterou, para lá de alargar as competências sancionatórias aos órgãos superiores, incluindo o ministro, do *Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente*. É o modelo que está em vigor (2019).

Dependendo dos estatutos de autonomia específicos de cada comunidade autónoma, pode haver serviços de tipo guarda-costeira descentralizados; é o caso do *Servicio de Guardacostas de Galicia* que foi criado pela *ley 2/2004* da *Comunidad Autónoma de Galicia*, que pela *ley 11/2008* passou a *Servicio de Inspección y Vigilancia Pesquera*.

Uma nota final para referir os *guardapescas jurados* marítimos, guardas privados de instalações privadas de exploração de peixe, e *agentes auxiliares de la autoridad de Marina*, grupo profissional criado e regulado pelo *decreto 1583/1974*, o qual estebeleceu que a admissão à profissão e o respetivo registo eram competência das *comandancias* e *ayudantías de Marina*. Foi revogado pelo *real decreto 2364/1994*, que pôs em vigor o *Reglamento de Seguridad Privada*, mas manteve esta categoria, ainda que chamados *guardapescas marítimos*

e como uma especialidade dos *guardas particulares del campo* categoria criada pela *real orden* de 08-Nov-1849 (revogada em 1994). A *ley 5/2014* manteve o nome e a categoria, como especialidade da categoria de *guardas rurales*, e revogou o *real decreto 2364/1994*³⁹⁰.

I.7 SALVAMENTO E SALVAÇÃO MARÍTIMOS

O salvamento marítimo e de banhistas em Espanha não tinha um modelo integrado: no mar cabia à Armada, nos portos aos serviços portuários e nas praias à *Cruz Roja* (Cruz Vermelha). Antes de criar organizações para o efeito, começaram por se adquirir embarcações salva-vidas (britânicas) para servir nos portos com maior tráfego; assim, a *real orden* de 29-Dez-1860 mandou instalar *botes-salvavidas* nos principais portos³⁹¹, para ganhar experiência e vir a instalar em todos. A primeira organização terá sido uma associação voluntária e humanitária, criada em Santander em 1873. A mais duradoura foi a *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*, privada, formada em Madrid em 12-Dez-1880; a *ley* de 12-Jan-1887 declarou-a de utilidade pública e, dissolvida em 1972, deu origem à *Cruz Roja del Mar*. Tinha uma direção central e serviços periféricos, constituídos por juntas locais de salvamento de náufragos distribuídas pelas costas, em princípio autofinanciadas, mas podiam ser financiadas pela direção central, pelas juntas dos portos ou pelos *prácticos*. A *real orden* de 19-Mai-1911, de acordo com o *real decreto* de 16-Mar-1891 e o *real decreto* de 18-Mar-1903, deu orientações às autoridades militares e civis para disponibilizarem terrenos para a *Sociedad* instalar as suas *casetas* (estações salva-vidas). A *real orden* de 28-Mar-1923 aprovou a alteração dos estatutos da *Cruz Roja*, postos em vigor pelo *real decreto* de 16-Abr-1924, e já estava prevista a articulação com o salvamento de náufragos³⁹²; o *decreto* de 13-Out-1931, densificado pelo regulamento posto em vigor pelo *decreto* de 02-Jun-1933, a *orden* de 19-Nov-1936, o *real decreto 690/1978*, o *real decreto 1474/1987* e o *real decreto 415/1996* nada alteraram de substantivo nesta matéria. Em 1930, havia 59 estações e em 1936, havia 63, depois da Guerra Civil, havia 14 intactas (Oliván, 2002; Guardamancebos, 2018).

A *ley de puertos* de 1880 atribuiu o salvamento ao *Ministerio de Marina* e a execução à Armada e o *decreto* que a regulamentou em 1928 manteve essa opção. A adesão da Espanha

³⁹⁰ E revogou a *ley 23/1992*, que foi a lei habilitante do *real decreto 2364/1994*.

³⁹¹ Previu concretamente os seguintes: San Sebastian, Bilbao em Santurce, Santander, Gijon, Coruña, Huelva, Cádiz, Malaga, Valencia, Tarragona e Barcelona.

³⁹² O *real decreto* de 26-Ago-1899 e o *real decreto* de 16-Jan-1916, que aprovaram as bases da reorganização da *Cruz Roja*, ainda não previam expressamente o SAR, sem ser em tempo de guerra, embora admitissem o apoio sanitário em qualquer acidente ou catástrofe.

às convenções internacionais para a salvaguarda da vida humana no mar (*SOLAS*), a começar pela de Londres de 20-Jan-1914, ratificada pela *ley* de 29-Dez-1914, iniciou o processo de aquisição e uso pela *Marina* de dispositivos de salvamento marítimo. Com a adesão à Convenção *SOLAS* de 1929, a *Marina* continuou a dirigir e a executar o salvamento marítimo, mas passou a ter também efeitos externos, como revela a *orden* de 07-Nov-1933. De notar que a *ley* de 29-Mar-1940 regulou um concurso para aquisição de *salvavidas* para a *Marina de Guerra* e o *real decreto* 1512/1977 outro, sendo várias destas destinadas à *Cruz Roja*. Com a Convenção *SOLAS* 1960, cuja ratificação foi declarada no *decreto* 1289/1965, foi necessário instituir uma organização permanente e nacional de *SAR*; e assim foi criada a *Cruz Roja del Mar* em 1971, na qual se integrou a *Sociedad Española de Salvamento de Náufragos*, que decidiu dissolver-se em 22-Fev-1972. O *real decreto* 264/1991 autorizou a realização de convénios entre entidades públicas e privadas e a *Cruz Roja*, para efetuar o salvamento marítimo, admitindo a possibilidade de o Estado financiar a aquisição de equipamentos.

A *ley* 27/1992 reformou profundamente o modelo de salvamento marítimo, que passou a ser uma atribuição da *DGMM*, executada pela *SASEMAR*, com a possibilidade de as comunidades autónomas também atuarem neste âmbito. A Galiza foi mais longe; criou o *Servicio de Guardacostas de Galicia* pela *ley* 2/2004; a sobreposição com atribuições e competências do Estado no salvamento marítimo obrigaram a reformar o serviço, e a *ley* 11/2008 da Galiza mudou as funções e o nome para *Servicio de Inspección y Vigilancia Pesquera*. Com a *SASEMAR*, foi criada a *Comisión Nacional de Salvamento Marítimo*, mas só foi regulada pelo *real decreto* 1217/2002, em vigor (2019). De acordo com a Convenção *SAR* de 1979³⁹³, ratificada em 29-Jan-1993 pela Espanha, a *SASEMAR* definiu 20 *Centros de Coordinación de Salvamento*³⁹⁴ (*MRCC*) e executa o salvamento nas suas costas, com a *Cruz Roja*, em permanência; estes centros servem as funções de controlo do tráfego marítimo e de combate à poluição do mar (*SASEMAR*, 2018). Quanto a salvamento costeiro, a *SASEMAR* tem um convénio de cooperação com a *Cruz Roja*, desde 17-Jan-1995.

A ação neste âmbito tem sido orientada por planos nacionais de salvamento marítimo elaborados pela *SASEMAR* e aprovados pelo Governo; assim, vigoraram o *Plan Nacional de*

³⁹³ Em rigor, o *Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo*, assinado em Hamburgo em 27-Abr-1979.

³⁹⁴ Em Madrid situa-se o *Centro Nacional de Coordinación de Salvamento*; os demais 19 centros existentes em 2017 têm natureza regional e situam-se em Vigo, Finisterre, A Coruña, Gijón, Santander, Bilbao, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Palma, Cartagena, Almeria, Algeciras, Tarifa, Cádiz, Huelva, Las Palmas e Tenerife.

Salvamento 1994-1997; o *Plan Nacional de Salvamento 1998-2001*; o *Plan Nacional de Salvamento 2002-2005*; o *Plan Nacional de Salvamento 2006/2009*³⁹⁵; e o *Plan Nacional de Seguridad y Salvamento Marítimo 2010-2018*³⁹⁶. Estes planos também têm abrangido a *Lucha contra la Contaminación del Medio Marino* (combate à poluição do meio marinho).

Envolvendo também a salvação marítima, importa referir a *ley 60/1962*, densificada pelo *decreto 984/1967*, que regulam administrativamente os auxílios, salvamentos, reboques, achados e extrações marítimos; o regime assentava na jurisdição da Armada, pelas *autoridades de Marina* e de tribunais marítimos de natureza cível criados por aquela *ley*; assim, foi criado um *Tribunal Marítimo Central* em Madrid e *Juzgados Marítimos Permanentes* nos portos principais³⁹⁷, sendo o presidente e a maioria dos vogais oficiais da Armada³⁹⁸. Estes tribunais têm natureza administrativa, a qual é incompatível com a Constituição de 1978; mas sobreviveram (sobretudo o central) e a *ley 14/2014* remeteu a resolução de conflitos para o modelo de 1962, enquanto se aguarda pelo *Reglamento de Salvamento Marítimo* (que aparentemente abrangerá a salvação e o salvamento marítimos) e pela criação e regulação do *Consejo de Arbitrajes Marítimos* e do *Consejo de los Auditores de Arbitrajes Marítimos* (Ramirez, 2017).

Para executar as operações de salvamento e salvação marítimos, e combate à poluição do mar, a *SASEMAR* começou por dispor, a partir de 1996, dos navios da *REMASA*, de que era proprietária desde 1992, e com a qual estabeleceu contratos para o efeito; a partir de 2005, a *SASEMAR* tem adquirido meios navais e aéreos próprios (*SASEMAR*, 2018). De acordo com a *orden HAP/583/2012*, no âmbito de um processo de retração do Estado, a *Remolques Marítimos SA* foi extinta, e o seu passivo e o seu ativo foram transferidos para a *SASEMAR*.

Por fim, cabe destacar que a obrigação, por via da Convenção *SOLAS 1974-78*, de investigar os *accidentes de navegación, accidentes marítimos* ou *siniestros marítimos*

³⁹⁵ Foi aprovado em Conselho de Ministros em 05-Mai-2006, e publicado na *resolución de la DGMM de 31-Mai-2006*, com a designação oficial de *Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino para el periodo 2006/2009*.

³⁹⁶ Foi aprovado em Conselho de Ministros em 20-Ago-2010, e publicado na *resolución de la DGMM de 05-Out-2010*, com a designação oficial de *Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino 2010-2018*.

³⁹⁷ Foram os seguintes: nº1 Barcelona (1963-1996); nº2 Cartagena (1963-2014); nº3 Málaga (1963-1990); nº4 Cádiz (1963-1999); nº5 Vigo (1963-1989); nº6 Ferrol (1963-2005); nº7 Las Palmas (1963-2002); nº8 Valencia (1964-1990); nº9 Palma de Mallorca (1963-1996); nº10 Bilbao (1964-1992); e nº11 Huelva (1972-1990).

³⁹⁸ Podem ser oficiais da Força Aérea, quando estejam em causa aeronaves.

(acontecimentos de mar ou acidentes de mar), e na sequência da sua adoção pelo *real decreto 1661/1982* e densificado pela *orden* de 10-Jun-1983, foi criada a *Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos*, integrada na *DGMM*, pela *orden* de 14-Abr-1988, só para as causas técnicas, e sem atribuir posições especiais à Armada ou ao *capitán marítimo*. A *orden* de 17-Mai-2001 reformou a composição e as normas que regulam aquela *Comisión*, de acordo com as normas da *IMO*. O *real decreto 862/2008* adotou nova reforma, na sequência de uma diretiva europeia e mudou a designação para *Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos*. Também já foi substituído por nova reforma, pelo *real decreto 800/2011*, que alargou o âmbito e adaptou o modelo às novas normas europeias. A *ley 14/2014* também se refere aos acidentes de mar, mas só quanto às consequências no âmbito do direito marítimo.

I.8 PORTOS

Embora houvesse portos havia séculos, a sua organização e gestão era descentralizada. Além disso, os portos e o assinalamento marítimo foram sempre considerados obras públicas e tratados pelo mesmo ministério; mas serão aqui tratados separadamente, com os faróis integrados na categoria ampla de ajudas marítimas à navegação, embora a estrutura organizacional seja em larga medida a mesma dos portos.

A primeira referência a notar é a *real orden* de 07-Abr-1843, que dividiu o território peninsular em 10 distritos³⁹⁹ a cargo dos *ingenieros de caminos, canales y puertos*⁴⁰⁰ (engenheiros civis). Seguiu-se a *instrucción* de 10-Out-1845 sobre obras públicas, que definiu procedimentos na matéria e repartiu as competências (Reino de España, 1846). Criado o ministério das obras públicas, então *Secretaría de Estado y del Despacho de Comercio, Instrucción y Obras públicas*, pelo *real decreto* de 28-Jan-1847 e regulada pelo *real decreto* de 05-Fev-1847, com atribuições sobre os portos e outras *obras de mar* (como o assinalamento marítimo), iniciou-se a centralização do setor; a seguir, o *real decreto* de 18-Fev-1847 criou a *Dirección general de Obras públicas*. O *real decreto* de 20-Out-1851 alterou as atribuições do novo ministério (mantendo os portos e as *obras de mar*) e mudou a designação para *Ministerio de Fomento*. O *real decreto* de 17-Dez-1851 definiu as normas

³⁹⁹ Eram os seguintes: Madrid, Burgos, Zaragoza, Barcelona, Valencia, Granada, Sevilla, Valladolid, Asturias y Leon, e la Coruña.

⁴⁰⁰ A origem do *Cuerpo de ingenieros caminos, canales. Puertos y faros* estará em 1803; então ainda se designava *Cuerpo de Ingenieros de caminos y canales*. Ainda existe (2019), com a designação de *Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado*.

básicas de gestão dos portos por este ministério; foram densificadas pela *real orden* de 30-Jan-1852, que dividiu os portos em dois grupos, segundo o seu impacto económico e capacidade de abrigo em caso de temporal: os portos de *interés general e de refugio*; e os portos de *interés local*, de *primer e segundo orden*⁴⁰¹; os portos de interesse geral eram financiados sobretudo pelo Estado (consignados aos impostos cobrados nesses portos) e os restantes no todo ou em parte pelas entidades locais. A confluência nos portos e em atividades portuárias das *autoridades de Marina (capitán de puerto ou comandante de Marina)* e do *Fomento (ingeniero del cuerpo de caminos, canales, puertos y faros)* obrigou a clarificar as respetivas competências quanto a obras, no *real decreto* de 03-Fev-1853, passando o *Fomento* a ter de consultar a *Marina*, e esta a dar parecer não-vinculativo sobre a segurança da navegação e a pesca, estando ainda obrigada a apoiar as autoridades civis. Os portos foram ainda regulados pela *ley de aguas* de 03-Ago-1866. O *decreto* de 06-Dez-1868 unificou vários foros de jurisdição e atribuiu as matérias relativas a portos às jurisdições cíveis e da *Marina*. O *decreto* de 14-Nov-1868 deu novo impulso à centralização ao definir as bases da reforma das obras públicas, ao atribuir a primazia da sua execução à indústria privada e ao incluir expressamente o assinalamento marítimo e os portos. Apesar das afirmações de pressa, e de se ter criado uma comissão para o efeito, pelo *decreto* de 05-Abr-1873, só foi criada a *ley de puertos* em 07-Mai-1880. Entretanto, o *decreto* de 07-Mai-1873 definiu competências no âmbito dos portos, com o *ingeniero* a prevalecer sobre o *capitán de puerto* no que se referia a obras, e o inverso em relação à gestão de tráfego portuário. Com a Restauração, nova reforma e novas bases das obras públicas foram adotadas pela *ley* de 29-Dez-1876, densificada pela *ley* de 13-Abr-1877 e regulamentada pela *real orden* de 06-Jul-1877, que mantiveram os portos (de interesse geral, de refúgio e militares), e o *alumbrado* e o *valizamiento de las costas* (assinalamento marítimo) em geral nas atribuições do Estado. A *ley* de 13-Jun-1879 sobre o aproveitamento das águas, não divergiu da *ley* de 1866, no que aqui interessa. Seguiu-se em 1880 a *ley de puertos*, que classificou os portos (interesse geral, de 1ª e 2ª ordem; e interesse local, *provinciales e municipales*⁴⁰²) e atribuiu ao *Ministerio de Fomento* a

⁴⁰¹ Foram então considerados *puertos de interés general*: Barcelona, Valencia, Málaga, Sevilla, Vigo, Santander, Palma, e *de refugio*, Rosas, Mahon, Alfaques, Cádiz, Abra de Bilbao e outro a definir na costa de Astúrias; *puertos de interés local de primer orden*: Tarragona, Alicante, Almería, Bonanza, Huelva, Pontevedra, Coruña, Gijon e San Sebastian; e *puertos de interés local de segundo orden*, todos os que tenham obras artificiais e não constem das classificações anteriores.

⁴⁰² Eram de interesse geral, de 1ª ordem: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ferrol, Málaga, Palma, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia e Vigo; eram de interesse geral, de 2ª ordem: Almería, Avilés, Ceuta,

competência para realizar as obras necessárias nos portos de interesse geral, através de *Juntas de obras de puertos* (conceito antigo, mas que se visava uniformizar com esta *ley*); estabeleceu a liberdade da navegação, da pesca e das atividades no mar e nas praias; determinou que o Estado providenciaria a salvação de navios naufragados, mas a execução poderia ficar a cargo dos armadores; repartiu a gestão portuária entre a *autoridad de Marina* (tráfego dos navios e segurança na parte molhada) e as novas *Juntas* (infraestruturas, movimentação das cargas e polícia do porto). O *real decreto* de 18-Mar-1881 regulou as *Juntas de Puertos* e estabeleceu que a *Autoridad de Marina* ou o *Capitán del Puerto* e o *Ingeniero director de las obras* são membros por inerência das *Juntas*; as entidades e organizações de interesses locais eram representadas por membros eleitos. A *ley de puertos* só foi regulamentada, provisoriamente, pelo *real decreto* de 07-Ago-1898 e só quanto às atribuições e ao funcionamento das *Juntas*; o regulamento duradouro foi posto em vigor pelo *real decreto* de 11-Jan-1901 e densificou as normas vigentes. O *real decreto* de 13-Mar-1903 criou três zonas marítimas⁴⁰³ para desconcentrar o financiamento e o acompanhamento das obras dos portos e do assinalamento marítimo. O *real decreto* de 27-Mai-1903 definiu as relações entre o *capitán de puerto* e o *Ingeniero Director de las obras del puerto*, quanto às embarcações das obras e de serviço portuário; e a *real orden* de 08-Jul-1903 densificou-as. As *Juntas de obras de puertos* foram reformadas pela *ley* de 07-Jul-1911, que ratificou o projeto constante do *real decreto* de 07-Mar-1911. Entretanto, o *real decreto* de 17-Mar-1911 criou a *Inspección general administrativa de las Juntas de obras de puertos*, para aumentar o controlo central sobre as mesmas. O *real decreto* de 11-Jul-1912 atualizou e reformou o regulamento da *ley de puertos*. Ao densificar a *ley* de 14-Jun-1909, de promoção das comunicações marítimas, o *real decreto* de 13-Out-1913 atribuiu ao *capitán de puerto* a

Coruña, Gijon, Huelva, Pasajes, San Sebastian e Santa Cruz de Tenerife; eram puertos de refúgio e, por isso, de interesse geral, Los Alfaques, Algeirias, Muros, Musel, Rozas e Santa Pola; eram portos de interesse local os restantes existentes com movimento comercial. A *ley* de 30-Ago-1883 adicionou o porto de Navia (Oviedo) aos portos de interesse geral de 2ª ordem. A *ley* de 30-Ago-1886 adicionou o porto de Marín (Pontevedra) e os de Motrico e Deva (Guipúzcoa) aos portos de interesse geral de 2ª ordem. A *ley* de 16-Mar-1906 adicionou o porto de Santa Eugenia de Riveira (Coruña) aos portos de interesse geral de 2ª ordem. A *ley* de 23-Jun-1911 adicionou o porto de Foz (Lugo) aos portos de interesse geral, de refúgio. O *real decreto* de 17-Jun-1925 declarou o porto de Tortosa (Tarragona) de interesse geral.

⁴⁰³ A zona do Norte abarcou as costas atlânticas do Cantábrico e da Galiza; a zona do Sul abarcou as costas desde Ayamonte até Almeria; e a zona Leste abarcou as costas desde Almeria até França.

presidência da *Junta local del puerto* e do *tribunal* (júri do concurso) para pilotos locais⁴⁰⁴. O *real decreto* de 18-Set-1922 passou as *Juntas de Obras de Puertos* de mais baixa dotação para *Comisiones administrativas*; a *real orden* de 01-Dez-1922 regulamentou-o; e foi substituída pelo *real decreto* de 11-Out-1923. O *real decreto-ley* de 30-Abr-1926 criou uma *Junta Central de Puertos*, para fazer a gestão global dos recursos e da dívida pública atribuídos ao plano geral de obras públicas relativo aos portos; foi regulamentada pelo *real decreto-ley* de 22-Out-1926. A *real orden* de 04-Ago-1926 concretizou a classificação de portos de refúgio para embarcações de pesca.

A *ley de puertos* de 1880 foi revogada e substituída por nova *ley de puertos*, posta em vigor pelo *real decreto-ley* de 19-Jan-1928 e regulamentada por *real decreto* do mesmo dia, que substituiu os que densificaram a *ley* de 1880, atualizando e clarificando os conceitos, mas ainda centrada na gestão das infraestruturas; em especial, manteve a classificação dos portos de *interés general* (1ª e 2ª ordem, ou de refúgio) e de *interés local* (*provinciales* e *municipales*); a repartição de competências entre *Marina* e *Fomento* e a primazia deste, mas considerando o parecer da *Marina*; e as funções de polícia portuária nas *Juntas*. O *real decreto-ley* de 24-Fev-1928 aplicou a classificação dos portos⁴⁰⁵. O *real decreto-ley* de 17-Jun-1929 alterou vários artigos da *ley de puertos*; destaca-se a atribuição à *Marina* da instrução e decisão dos processos de *salvamento y hallazgo* (salvação e achados) no mar, de acordo com normas alteradas antes para este efeito⁴⁰⁶. O *decreto* de 16-Dez-1931 substituiu o *Ministerio de Fomento* pelo *Ministerio de Obras Públicas*. Novo Governo trouxe nova reorganização, pelo *decreto* de 19-Fev-1936, dividindo o *Ministerio de Obras públicas y Comunicaciones* em

⁴⁰⁴ A decisão sobre admissão para o corpo de pilotos e práticos competia ao *Director general de Navegación y Pesca*; as atividades e as carreiras eram geridas pelo respetivo *capitán de puerto*.

⁴⁰⁵ Eram de interesse geral: Denia, Alicante, Torrevieja, Almería, Palma de Mallorca, Andraitx, Soller, Alcudia, Mahón, Ibiza, Cala-Sabina, Barcelona, Cádiz, Algeciras, Puerto de Santa María, Ceuta, Santa Cruz de Tenerife, Garachico, Santa Cruz de la Palma, Tazacorte, San Sebastián de la Gomera, Ermigna, La Estaca, Las Palmas, La Luz, Las Nieves, Arrecife, Cabras, Vinaroz, Castellón, Burriana, Coruña, Ferrol, Cariño, Puebla del Caramiñal, Palamós, San Felú de Guixols, Motril, Pasajes, San Sebastián, Huelva, Málaga, Melilla, Cartagena, Gijón-Musel, Avilés, San Esteban de Pravia, Luarca, Navia, Villagarcía, Pontevedra, Marín, Vigo, Santander, Sevilla, Tarragona, Tortosa, Valencia e Bilbao. Manteve os portos de refúgio assim classificados em 1926.

⁴⁰⁶ De facto, o *real decreto-ley* de 10-Jul-1925 acrescentou um título à *ley de Enjuiciamiento militar de Marina* (código de processo penal da Armada, posto em vigor pela *ley* de 12-Nov-1894), que atribuiu à Armada a jurisdição sobre *naufragios, abordajes, salvamentos, averias y hallazgos* no mar. A aplicação desta *ley* foi limitada durante a II República, de acordo com a *orden* de 18-Abr-1931, mas foi retomada em pleno pela *ley* de 29-Mar-1941 até às reformas constitucionais de 1978.

dois, o *Ministerio de Obras públicas* e o *Ministerio de Comunicaciones y Marina mercante*. Perto do fim da Guerra Civil, a *ley* de 30-Jan-1938 reorganizou o Governo. Finda a Guerra Civil, o Governo iniciou a reconstrução e ativou um plano de obras públicas pela *ley* de 11-Abr-1939, que incluiu empreitadas em todos os portos e em muitas ajudas marítimas à navegação. O *decreto* de 26-Abr-1939 criou uma *Comisión Administrativa de Puertos* para administrar os portos então a cargo do Estado e não de *Juntas de Obras de puertos*; outro decreto do mesmo dia generalizou a aplicação do normativo estabelecido em 1928 a todas as administrações portuárias. O *decreto* de 05-Set-1940 e a *orden* de 23-Set-1940 mudaram a composição das *Comisiones Permanentes de las Juntas*. A *orden* de 07-Mar-1941 criou a *Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Trabajos Marítimos*, dependente da *Comisión administrativa de Puertos*, que centralizou a gestão de equipamentos pesados necessários para obras portuárias. A *ley* de 18-Abr-1941 atualizou o plano de obras públicas de 1939. A *orden* de 24-Dez-1942 identificou as categorias profissionais que servem nas *Juntas de Obras* e nas *Comisiones Administrativas de Puertos*, cabendo destacar os *guardamuelles* e os *celadores*; a *orden* de 17-Jun-1946 pôs em vigor os estatutos destas categorias; e a *orden* de 14-Mar-1947 densificou os conceitos das categorias profissionais. O *decreto* de 04-Jul-1958 criou as *Juntas locales de puerto*. O *decreto* 599/1961 reorganizou os serviços da *Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado*, criada em 1939, ajustando-os aos portos; e foram de novo reorganizados pelo *decreto* 1709/1963. A *ley* 27/1963 criou a *Junta Central de Puertos*, para assessorar o Governo e coordenar superiormente as maiores obras portuárias e de assinalamento marítimo. A *ley* 1/1966 reformou o regime financeiro dos portos, estabelecendo o princípio do auto-financiamento e definindo a estrutura das tarifas portuárias. A *ley* 27/1968 atribuiu autonomia financeira e patrimonial aos portos de interesse geral e de refúgio, sujeitos a supervisão e tutela do Governo; o *comandante de Marina* local integrava a junta diretiva e a comissão executiva. A *orden* de 18-Abr-1968 definiu a competência territorial das *Juntas de Obras y Servicios* e das *Comisiones Administrativas de Puertos*. A *ley* 55/1969 criou um regime específico dos portos para embarcações desportivas e turísticas; só foi regulamentada pelo *real decreto* 2486/1980. Posta em vigor a *ley* 28/1969, sobre Costas, que atribuiu ao *Ministerio de Obras Públicas* a gestão e a tutela dos bens do domínio público na zona marítimo-terrestre, a *orden* de 18-Mai-1973 visou articular as competências das várias entidades nas costas. O *decreto* 2356/1975 pôs em vigor um regime administrativo de sanções em matéria portuária, só no âmbito do *Ministerio de Obras Públicas*. O *real decreto* 1958/1978 reorganizou a *Comisión Administrativa de Grupos de Puertos*. Os *reales decretos*

2407/1978, 2408/1978 e 2409/1978 publicaram os estatutos de autonomia das autoridades portuárias, respetivamente, de Barcelona, Bilbao e Valencia. Cumprindo a *ley 27/1968*, o *real decreto 2645/1980* reclassificou os portos da Catalunha⁴⁰⁷. O *real decreto 928/1982* fundiu a *Junta del Puerto de Cádiz* e a *Junta del Puerto de Puerto de Santa María* em um organismo autónomo público, a *Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz*. O *real decreto 989/1982* reclassificou os portos de interesse geral⁴⁰⁸. Uma importante reforma foi posta em vigor pela *ley 22/1988*, *ley de Costas*, que revogou a *ley 28/1969* e a lei dos portos desportivos, entre outras, e modernizou as normas de utilização do domínio público marítimo e das águas costeiras; foi regulamentada pelo *real decreto 1471/1989*; este foi substituído pelo *real decreto 876/2014*, mas a *ley 22/1988* está em vigor (2019).

A seguinte grande reforma do setor marítimo-portuário foi posta em vigor pela *ley 27/1992*, que reorganizou todo o setor sem a Armada. Destaca-se o modelo de autoridade portuária, pública, de base empresarial, concedente de espaços e infraestruturas a operadores portuários para estes os explorarem comercial ou industrialmente, com fixação livre de tarifas, em concorrência entre si, e sob a tutela e supervisão da entidade pública *Puertos del Estado*; a qual integrou a *Dirección General de Puertos* e a *Comisión Administrativa de Grupos de Puertos*. No novo modelo, as autoridades portuárias são ainda responsáveis pelas funções de polícia portuária, ou seja, das atividades e da segurança específicas dos portos, de acordo com a *ley orgánica 1/1992* e sem prejuízo das competências da *Guardia Civil* e da *Policia Nacional*. A *ley 62/1997* alterou a *ley 27/1992*, sobretudo para densificar a *Puertos del Estado*. A *ley 48/2003* aperfeiçoou o regime económico-financeiro dos portos de interesse geral, dentro dos princípios que vêm da *ley 27/1992*; é de destacar a criação do *Fondo de Compensación Interportuario*, para redistribuir recursos entre portos, e a densificação das normas sobre concessões para o uso do domínio público portuário. A *ley 33/2010* reformou em parte a *ley 48/2003*, e vários aspetos do regime económico-financeiro dos portos, em

⁴⁰⁷ Os portos de interesse geral eram: Badalona., Barcelona e Tarragona. Os portos de interesse provincial eram: Los Alfaques em Tarragona, San Feliú de Guixols e Palamós em Gerona. Os portos de refúgio eram: Ametlla de Mar, Cambrils, Amposta, La Ampolla e Torredembarra, em Tarragona; Villanueva y Geltrú, Garraf e Arenys de Mar, em Barcelona; Blanes, Estarlit, La Escala, Rosas e La Selva, em Gerona.

⁴⁰⁸ Eram os seguintes: Pasajes, Bilbao, Santander, Gijón, Avilés, Enseñada de San Ciprián, El Ferrol del Caudillo, La Coruña, Villagarcía, Marín, Vigo, Ayamonte, Huelva, Sevilla, Bahía de Cádiz, Algeciras-La Línea., Málaga, Motril, Almería, Carboneras, Cartagena, Torre Vieja, Alicante, Gandia, Valencia, Sagunto, Castellón, Vinaroz, Tarragona, Barcelona, Badalona, Palma de Mallorca, Mahón, Ibiza-Formentera, Melilla, Ceuta, Arrecife de Lanzarote, Puerto del Rosario, La Luz y Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Santa Cruz de la Palma, San Sebastián de la Gomera e La Estaca na ilha de Hierro.

especial as taxas portuárias; mas manteve as competências sobre as ajudas marítimas à navegação. O *real decreto legislativo 2/2011* unificou e densificou a legislação portuária e sobre as ajudas marítimas à navegação, mas nada alterou de essencial, continuando a caber a *Puertos del Estado* a coordenação global do *sistema de señalización marítima español*. Por fim, é de notar que o fecho e a abertura do porto, de acordo com a *ley 14/2014*, passaram a ser competências da respetiva autoridade portuária, ouvido o *capitán marítimo* (Dapena, 2014).

Durante décadas, o serviço da administração pública competente sobre os portos também o era sobre o assinalamento marítimo. Assim, criado o *Ministerio de Obras Públicas* em 1931, o *decreto* de 04-Jan-1932 criou neste ministério o *Servicio Central de Puertos y Señales Marítimas*; o *decreto* de 27-Out-1932 criou a *Dirección general de Puertos* e extinguiu a *Junta Central de Puertos*; e a *orden* de 06-Mar-1933 criou duas secções na nova direção-geral, a primeira, de portos e a segunda, de *Concesiones y Señales Marítimas*. Seguindo-se a uma reforma da organização do Governo, adotada pela *ley* de 01-Ago-1935, também o *Ministerio de Obras Públicas* foi reorganizado⁴⁰⁹; assim, o *decreto* de 25-Set-1935 suprimiu a *Dirección General de Puertos* e inseriu-a na *Subsecretaria de Obras públicas*; pela *orden* de 04-Out-1935, passou a ser a *Sección de Puertos*, abrangendo os portos e as *Concesiones y Señales marítimas*, estrutura confirmada no *decreto* de 30-Out-1935. O *decreto* de 28-Fev-1936 restabeleceu as três direções gerais; sendo a terceira *de Obras hidráulicas y Puertos*. O *decreto* de 16-Fev-1938 reorganizou o *Ministerio de Obras públicas*, e criou quatro serviços nacionais; o primeiro era o *Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas*. Nova reorganização do *Ministerio de Obras públicas* foi adotada pela *orden* de 31-Mai-1939, tendo o quarto serviço passado a designar-se *Servicio Nacional de Puertos*, com o assinalamento marítimo; mas a *ley* de 08-Ago-1939 passou todos os *Servicios Nacionales* a *Direcciones generales*, e assim surgiu a *Dirección General de Puertos y Señales Marítimas*. A *orden* de 22-Mar-1958 reorganizou a *Dirección General de Puertos y Señales Marítimas*,

⁴⁰⁹ Merece aqui referência uma das reformas da II República, o *jurado mixto*, com raízes no século XIX e no seguimento do *real decreto-ley* de 26-Nov-1926, que estabeleceu a *Organización Corporativa Nacional*. Foi criado e definido pela *ley* de 27-Nov-1931, como uma entidade de direito público, criada pelo Governo, que reunia paritariamente empregados e patrões, e visava a regulação de uma profissão específica; esta *ley* criou vários, um deles dedicado aos transportes marítimos e aéreos. Outro Governo, ainda na II República, reorientou o conceito e aplicou-o às *Juntas de Obras de Puertos* pelo *decreto* de 13-Fev-1935; o *decreto* de 21-Fev-1935 criou *jurados mixtos* em quase todos os portos; e a *orden* de 26-Fev-1935 regulamentou-os. O *decreto* de 29-Ago-1935 reviu e fundiu a legislação avulsa sobre os *jurados mixtos*. Foram suprimidos pelo *decreto* de 15-Dez-1938.

sem alterar as atribuições que tinha. O *decreto 1829/1962* criou a *Subdirección General de Puertos y Señales Marítimas*; e a *orden* de 24-Jul-1962 reformou os serviços da *dirección general*; na reorganização ministerial posta em vigor pelo *decreto 160/1968*, a *Dirección General de Puertos y Señales Marítimas* manteve-se, mas foi reformada internamente, através da *orden* de 08-Abr-1968; o mesmo ocorreu com a reorganização adotada pelo *decreto 2682/1971* e densificada pela *orden* de 28-Abr-1972; na reorganização posta em vigor pelo *decreto 2529-1973*, a *Dirección General de Puertos y Señales Marítimas* foi dividida em duas subdireções gerais, a *de Puertos* e a outra *de Costas y Señales Marítimas*; não houve alterações neste âmbito, nas reorganizações adotadas pelo *decreto 911/1976*, pelo *decreto 1558/1977*, pelo *decreto 1558/1977* ou pelo *decreto 1917/1977*. A *Dirección General de Puertos y Señales Marítimas* foi dissolvida e as suas atribuições assumidas pela *Dirección General de Puertos y Costas* através do *real decreto 754/1978*; a *orden* de 27-Nov-1978 criou o *Servicio de Señales Marítimas* nesta direção geral. O *real decreto 2093/1979* reorganizou de novo o *Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*, e a *orden* de 25-Out-1979 densificou a estrutura, mas manteve-se o *Servicio de Señales Marítimas* numa *Subdirección General da Dirección General de Puertos y Costas*; e manteve-se na reorganização adotada pelo *real decreto 1654/1985*. Entretanto, várias competências nesta matéria foram transferidas para as Comunidades Autónomas, mas não são aqui referidas. Com a *ley 27/1992*, as atribuições que permaneceram no Estado passaram para a recriada *DGMM*. A *orden* de 17-Jan-1994 densificou esta *ley* quanto à aplicação de tarifas pelas autoridades portuárias. O modelo não sofreu alterações de fundo desde então e está em vigor (2019), embora a *ley 27/1992* tenha sido alterada pela *ley 62/1997* e substituída pelo *real decreto legislativo 2/2011*.

O conhecimento pormenorizado dos espaços restritos dos portos obrigou, em todo o mundo, a ter pessoal para assessorar os comandantes dos navios a fazer em segurança o trajeto até aos locais onde devem fundear ou atracar; em Espanha, esse serviço nos portos designa-se *practicaje* (efetuado por *practicos*) e fora dos portos *pilotaje* (efetuado por *pilotos*) e é regulado por lei há séculos. Sem querer fazer a história da *practicaje* e da *pilotaje*, cabe registar que a *real orden* de 23-Jul-1866, do *Ministerio de Marina*, dispensou deles a cabotagem, pelo que os navios deste tráfego podiam entrar e sair dos portos sem *practicos*. A *ley de puertos* de 1880 determinou que a *practicaje* era um serviço público que competia ao Estado. A *real orden* de 17-Dez-1885 do *Ministerio de Marina*, pôs em vigor as bases da regulamentação da *practicaje*, obrigatória, subordinada à *autoridad de Marina* local; o *capitán de puerto* era competente para avaliar e certificar os *practicos*. Por influência da marinha mercante, esta *real orden* foi substituída pela *real orden* de 11-Mar-1886. Esta foi

alterada pela *real orden* de 04-Set-1903, que obrigou todos os navios da Armada a usar *practicos*, nos portos onde tal fosse obrigatório. O *real decreto* de 15-Dez-1909 do *Ministerio de Marina*, pôs em vigor o *Reglamento para Patrones de cabotaje y Prácticos de costa*, que muito densificou e autonomizou a matéria. O regulamento da *ley* de 1909 de promoção das comunicações marítimas, adotado pelo *real decreto* de 27-Mai-1910, também referiu a *practicaje*, mas genericamente; a *ley de puertos* de 1928 e o seu regulamento nada disseram. A *Subsecretaría de la Marina civil*, criada em 1932 no *Ministerio de Marina*, assumiu as atribuições sobre a *practicaje*. O *decreto* de 23-Set-1932 criou o *Fondo económico de practicajes* para minimizar a insuficiência de serviços nalguns portos e garantir um rendimento mínimo aos *practicos* mais mal pagos. Criado em 19-Fev-1936, o novo *Ministerio de Comunicaciones y Marina mercante*, assumiu as atribuições sobre *practicaje*. O *decreto* de 05-Jun-1936, deste ministério, definiu a afetação de recursos daquele *Fondo*; foi renovada pelo *decreto* de 06-Jul-1938. Finda a Guerra Civil, a *orden* de 01-Dez-1939 decidiu o regresso do *Fondo* à *Dirección General de Comunicaciones Marítimas* do *Ministerio de Industria y Comercio*, concretizada por *orden* de 18-Dez-1939. Já pelo *Ministerio de Industria y Comercio*, a *orden* de 23-Abr-1941 distribuiu recursos deste *Fondo* a *practicos* afetados pela Guerra Civil. Criada a *Subsecretaría de Marina Mercante* (1942) no *Ministerio de Industria y Comercio*, os *practicos*, mantendo-se civis, regressaram ao *Ministerio de Marina*. Depois, o *decreto* de 14-Abr-1950 adotou o *Reglamento de la Mutualidad Benéfica de Prácticos de Puerto de España*. O *decreto* de 04-Jul-1958 introduziu uma reforma profunda e duradoura, com o *Reglamento General de Practicajes*, do qual se destaca a densificação dos conceitos e a atualização de procedimentos, sob as *autoridades de Marina*. O *decreto* 1018/1968 regulou a *practicaje* em portos particulares. A grande reforma seguinte concretizou-se com a *ley* 27/1992, que inseriu a *practicaje* na segurança marítima e na dependência das autoridades portuárias, devendo estas considerar os pareceres das *capitanías marítimas*, também competentes na matéria, conforme previsto pelo *real decreto* 1246/1995. A *ley* foi regulamentada nesta matéria pelo *real decreto* 393/1996, que substituiu o de 1958.

I.9 AJUDAS MARÍTIMAS À NAVEGAÇÃO

O modelo institucional das ajudas marítimas à navegação e do assinalamento marítimo (*valizamiento* ou *balizamiento*) já foram referidos a propósito dos portos, reconhecendo-se a sua natureza de serviço público e de obra pública, pelo que só se trata aqui das matérias específicas do setor. O primeiro programa foi o *plan general de alumbrado* (plano de iluminação) *marítimo de las costas y puertos de España é islas adyacentes* do *Ministerio de*

Comercio, Instrucción y Obras públicas, proposto por uma *Comisión Especial de Faros*, composta por oficiais da Armada e elementos do *Cuerpo de ingenieros caminos, canales y puertos*, (*Gaceta de Madrid*, 1847) e foi publicado no *real decreto* de 13-Set-1847; para financiar o programa, composto por 126 faróis (dos quais, 105, novos), o *real decreto* de 11-Abr-1849 definiu o *impuesto de faros*; o *real decreto* de 13-Jul-1849 regulamentou-o e normalizou a nomenclatura, com os termos “*fanal*”, “*farola*” e “*linterna*” a serem substituídos por “*faro*” (farol). A *real orden* de 21-Mai-1851 adotou o *reglamento para la organización y servicio de los torreros de faros*⁴¹⁰ (estatuto dos faroleiros). A *real orden* de 13-Set-1854, já do *Ministerio de Fomento* mandou a *Comisión de Faros* definir prioridades na construção de faróis; e a *real orden* de 13-Jan-1856 visou melhorar os faróis marroquinos no acesso ao Estreito de Gibraltar. A *real orden* de 13-Set-1854 aprovou o plano de faróis das Ilhas Canárias. Por *real orden* de 30-Jun-1858 foi também adotado o primeiro plano geral de assinalamento marítimo. Em 1868, o plano nacional estava completo e o jornal oficial apresentou-o, referido a 01-Jun⁴¹¹ (*Gaceta de Madrid*, 1868). A *orden* de 01-Mai-1872 criou em Madrid o *Depósito Central de Faros*, um serviço técnico para a Espanha peninsular. A *orden* de 30-Abr-1873 adotou novo estatuto dos faroleiros que substituiu o de 1851. A *ley de puertos* de 1880 manteve os faróis e o assinalamento marítimos como serviços públicos que competiam ao Estado, através do *Ministerio de Fomento*. A *real orden* de 14-Jun-1881 determinou a criação duma comissão que estudasse o uso de energia elétrica nos faróis. O *real decreto* de 28-Jan-1899 substituiu o *Depósito Central de Faros* pela *Inspección Central de Señales marítimas*, a qual regulamentou, e que se tornou a responsável superior pelos faróis; a *real orden* de 22-Mai-1900 densificou o regulamento. O *real decreto* de 09-Ago-1900 do *Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas* criou e definiu o estatuto do *Negociado (sección) de Señales marítimas*, subordinado ao *Director general de Obras públicas*, e que substituiu a *Inspección Central de Señales marítimas*; a *real orden* de 31-Out-1900 regulamentou o decreto. O *real decreto* de 18-Out-1901 determinou nova reforma do assinalamento marítimos; a *real orden* de 01-Mar-1902 aprovou o novo plano. O *real decreto* de 10-Out-1902 recriou o *Servicio central técnico de Señales marítimas*, independente do *Negociado de Señales marítimas* (este a unir ao dos portos), para separar as funções técnicas e

⁴¹⁰ A palavra “*torrero*” também se referiu ao pessoal que guarnecia os postos de vigia costeiros dos *Carabineros* que visavam lutar e reprimir o contrabando, como revela, entre outras, a *real orden* de 04-Out-1850.

⁴¹¹ Alterações posteriores foram feitas mais discretamente, sobretudo através das leis orçamentais; o plano de obras de portos, faróis e assinalamento marítimo para uma delas encontra-se na *real orden* de 02-Ago-1894.

as administrativas. A *real orden* de 02-Jul-1904 aprovou o plano de assinalamento marítimo da costa Noroeste. A *real orden* de 11-Jan-1907 mandou classificar os faróis, para servir de base aos subsídios dos faroleiros. O *real decreto* de 18-Jan-1907 substituiu o *Servicio central técnico de Señales marítimas* pelo *Servicio de Señales marítimas*, passando a organização territorial periférica a ter sete distritos marítimos⁴¹². A *real orden* de 02-Nov-1907 adotou o regulamento de assinalamento marítimo; a *real orden* de 16-Ago-1913 introduziu-lhe diversas alterações. O *real decreto* de 02-Jan-1914 fundiu os vários serviços no *Servicio Central de Puertos y Faros*, da *Dirección general de Obras Públicas* do *Ministerio de Fomento*. Nova reorganização, adotada pelo *real decreto* de 14-Nov-1919, criou 5 secções na *Dirección general de Obras Públicas*, e a quinta era a *Sección de Aguas y de Puertos*, que substituiu o *Servicio Central de Puertos y Faros*. A *real orden* de 10-Mar-1921 aprovou novo plano de faróis das Ilhas Canárias. A *real orden* de 16-Ago-1923 aprovou novo estatuto dos faroleiros, entretanto agrupados no *Cuerpo de Torreros de Faros*, articulado com a classificação dos faróis. A *real orden* de 29-Abr-1924 aprovou novo plano de faróis das Ilhas Baleares. A *ley de puertos* de 1928 manteve a situação. A *real orden* de 14-Jun-1930 aprovou novo estatuto dos faroleiros. A *orden* de 17-Abr-1931 adotou o regulamento do assinalamento marítimo; posteriormente, várias competências nesta matéria foram transferidas para algumas comunidades autónomas. O *decreto* de 29-Abr-1949 adotou novo regulamento do assinalamento marítimo, que normalizou os dispositivos e os procedimentos usados; foi ligeiramente alterado pelo *decreto* 2232/1966. O *decreto* 862/1970 desconcentrou a administração do assinalamento marítimo, nas autoridades desconcentradas do *Ministerio de Obras Publicas*. O *real decreto* 1835/1983 adotou o modelo técnico de assinalamento marítimo da *IALA*. Na densificação da *ley* 27/1992, a *orden* de 28-Abr-1994 atribuiu às autoridades portuárias em concreto o assinalamento marítimo nas suas áreas de jurisdição. A *orden* FOM/3538/2006 atualizou a orden anterior, quanto aos dispositivos sob jurisdição de algumas autoridades portuárias (*Puertos del Estado*, 2014). Apesar das competências sobre o assinalamento marítimo estarem atribuídas às autoridades portuárias e à *Puertos del Estado* todas estas entidades têm, de acordo com a *ley* 48/2003 e o *real decreto* 638/2007, de informar o *Instituto Hidrográfico*, o serviço ao qual compete a informação pública sobre as ajudas marítimas à navegação.

⁴¹² Eram os seguintes: Costa Norte, Costa Noroeste e Oeste, Costa Sul do Atlântico, Costa Sul do Mediterrâneo, Costa de Levante, Ilhas Baleares e Ilhas Canárias. Tinha ainda uma secção central, em Madrid, correspondente ao extinto *Servicio central*.

No âmbito do assinalamento marítimo, mas excluindo os faróis, há a considerar outros dispositivos em terra, estudados e propostos pela *Comisión de Faros*. Assim, a *real orden* de 30-Out-1916 do *Ministerio de Fomento* aprovou o plano de sinais sonoros a instalar em 52 faróis⁴¹³. O *real decreto* de 01-Jun-1920 do *Ministerio de Marina* determinou a instalação de estações de radiogoniómetros, como ajuda à navegação e para fins militares. O *real decreto* de 14-Set-1921, também de *Marina*, pôs em vigor um regulamento de sinais de aviso de temporal, cuja competência foi atribuída às autoridades marítimas de *Marina* (em cada porto). A *orden* de 14-Jul-1923 aprovou o plano de radio-faróis⁴¹⁴. A *ley* de 07-Set-1933 ratificou e pôs em vigor uma convenção internacional de 1930 sobre assinalamento marítimo, sobretudo os sinais entre navios e nos portos. O *decreto* de 24-Jun-1948 reviu as normas que vinham de 1933 e atualizou-as, pondo em vigor novo regulamento (*Puertos del Estado*, 2014).

Há ainda a considerar a sinalização dos navios. Assim, a *real orden* de 09-Abr-1863 determinou que todos os navios espanhóis tivessem luzes de navegação normalizadas, e atribuiu às *autoridades de Marina* a fiscalização. Estas normas foram alteradas pelo *real decreto* de 24-Fev-1880. O *real decreto* de 04-Mar-1897 adotou o *Reglamento de abordajes* (regulamento para evitar abalroamentos no mar), mais abrangente do que só as luzes de navegação; foi clarificado e alterado pelo *real decreto* de 10-Jan-1901. Adotada a Convenção *SOLAS* 1948, o *decreto* de 11-Set-1953 transpôs para o direito interno a nova versão daquele regulamento.

Quanto aos *semáforos* (estações de comunicações navio-terra por telegrafia), também usados como ajuda à navegação, e apesar de também exigirem infraestruturas, estavam a cargo da *Marina* e da *Gobernacion*. Importa destacar o *decreto* de 08-Fev-1871, que começou a regular este dispositivo de comunicações navios-terra. O *decreto* de 06-Jul-1872 determinou que o Governo elaborasse um plano de *semáforos*, mas atribuiu a *Fomento* a construção dos edifícios. O *decreto* de 18-Set-1872 adotou o *Reglamento para la organización del servicio semafórico*. O *real decreto* de 10-Out-1876 organizou o *servicio eléctrico-semafórico*.

Quanto à *Comisión de Faros*, com várias formas e designações, inspirou-se no modelo francês e foi criada em 04-Jan-1842, para criar o programa iniciado em 1847; elaborou ou deu pareceres sobre todos os estudos relativos às ajudas marítimas à navegação; embora a *ley* de

⁴¹³ Os sinais já tinham sido normalizados pela *real orden* de 12-Out-1894, emuladas das normas britânicas.

⁴¹⁴ As 36 estações foram agrupadas em 8 grupos (estações por cada grupo): *Zona Noroeste* (5); *Zona del Estrecho y Sur* (5); *Zona Norte* (5); *Zona de Levante-Norte* (4); *Zona de Levante-Sur* (5); *Baleares* (5); *Canarias* (3); e *Canarias* (4).

12-Jan-1932 tenha previsto que as ajudas marítimas à navegação (exceto a hidrografia) passavam para a nova *Subsecretaría de Marina Civil* do *Ministerio de Marina*, a mudança não ocorreu e o assinalamento marítimo esteve sempre integrado no *Ministerio de Fomento* ou no *Ministerio de Obras Públicas*. A *Comisión de Faros* sofreu bastantes reformas e teve variadas composições ao longo do tempo; a *orden* de 14-Ago-1940 designou-a *Comisión Permanente de Faros*. A *orden* de 31-Dez-1964, a *orden* de 25-Fev-1969, a *orden* de 11-Fev-1972 e a *orden* 20-Fev-1979, e outras anteriores, alteraram a sua composição. Com a reforma adotada pela *ley* 27/1992, as atribuições sobre as ajudas marítimas à navegação (exceto a hidrografia) passaram para a *Puertos del Estado*, e a coordenação através da *Comisión de Faros*; a *orden* de 27-Fev-1996 regulou-a neste novo modelo (*Puertos del Estado*, 2000, 2014).

Ao contrário do assinalamento marítimo, a hidrografia esteve sempre, e permanece, na Armada. A sua história pode ser considerada desde o século XVIII, mas só se realçam aqui os aspetos institucionais mais recentes, desde a *Dirección de Hidrografía del Ministerio de la Marina*, a partir de 1815, quando se tornaram regulares no jornal oficial a coluna de “*Aviso á los navegantes*”. O seu diretor foi substituído pelo diretor dos *Establecimientos científicos* da Armada pelo *real decreto* de 30-Jan-1890 e ficou só o *Depósito Hidrográfico*; depois, este era suposto tê-la absorvido pelo *real decreto* de 29-Dez-1892, mas acabou por não ser executado, e meses depois voltava a designar-se, na prática, *Dirección de Hidrografía*, tendo nela integrado o *Depósito Hidrográfico*⁴¹⁵. Com a criação da *Dirección general de navegación, pesca e industrias marítimas* pelo *real decreto* de 16-Out-1901, a *Dirección de Hidrografía* passou a estar integrada neste serviço. O *real decreto* de 24-Dez-1902, que criou o *Estado Mayor central de la Armada*, colocou a *Dirección de Hidrografía* na sua dependência; mas o *real decreto* de 18-Ago-1903 cancelou a mudança. O *real decreto* de 03-Jan-1906, que criou a *Subsecretaría* no *Ministerio de Marina*, elevou o *Depósito* a *Dirección*, de novo. A reforma da *Marina* de 1907/1908 manteve a *Dirección de Hidrografía* naquela *Dirección general*. O *real decreto* de 07-Dez-1927 criou e estabeleceu as bases do *Servicio Hidrográfico de la Armada*, o qual passou a ser a 4ª secção do *Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando*⁴¹⁶. Pelo *real decreto* de 15-Out-1930, e confirmado pelo *decreto* de 10-Jul-1931 e

⁴¹⁵ Os projetos de lei orgânica da *Armada*, aprovados pelo *real decreto* de 20-Mai-1897 e pelo *real decreto* de 23-Out-1901 mantiveram a *Dirección de Hidrografía*. Mas o projeto aprovado pelo *real decreto* de 01-Jun-1907 extinguiu-a.

⁴¹⁶ Fundado em Cádiz em 1753. Em 1927, era regulado pelo *decreto* de 29-Mai-1873.

pela *ley* de 24-Nov-1931, o *Servicio Hidrográfico de la Armada* passou a depender do *Estado Mayor de la Armada*. Criada a *Subsecretaría de la Marina civil*, pela *ley* de 12-Jan-1932, o *Servicio Hidrográfico* passou a estar nela integrada; e o *decreto* de 02-Out-1932 repartiu as atribuições e competências entre os vários órgãos envolvidos (*Subsecretaría, Estado Mayor e Observatorio*). Um projeto de reforma do seu regulamento foi aprovado pelo *decreto* de 24-Nov-1934, mas não chegou a ser concretizado. Com a Guerra Civil, o Governo da República adaptou o *Servicio Hidrográfico* à situação, através da *orden* de 17-Dez-1936. A *ley* de 30-Dez-1943 reformou o modelo e criou o *Instituto Hidrográfico de la Marina*, dependente do *Estado Mayor de la Armada*; na reforma posta em vigor pela *ley* 9/1970, densificada pelos *decretos* 2888/1970 e 3853/1970 o *Instituto Hidrográfico* ficou na dependência corrente do *Jefe del Estado Mayor de la Armada* e foi-lhe atribuída a representação internacional da Espanha na OHI. O regime constitucional pós-1978 não alterou esta situação; assim, de acordo com a *ley orgánica* 5/2005, densificada pelo *real decreto* 872/2014 e a *orden DEF/1642/2015*, o *Instituto Hidrográfico de la Marina* continua a estar sob a autoridade do *Jefe del Estado Mayor de la Armada*, inserido na *Fuerza de Acción Marítima*, e com o dever de apoiar autoridades civis que o requeiram; é disto exemplo, a *resolución* 42/2002, pela qual o *Ministerio de Defensa* firmou um protocolo com as autoridades da Catalunha para a elaboração de cartas das costas catalãs.

I.10 PROTEÇÃO AMBIENTAL

A proteção ambiental relativa ao meio marinho existe há séculos, mas os conceitos em causa e a sua natureza têm evoluído; não está aqui em causa fazer a sua história, mas tão-só destacar os aspetos principais da evolução institucional, que ajudam a perceber o modelo atual, no qual se estão a esbater as fronteiras entre as subpolíticas da política marítima. Escolhe-se assim começar por notar a *orden* de 13-Jun-1962, que criou a *Comisión Nacional para evitar la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos*, no *Ministerio de Marina*, dominada por oficiais de *Marina*. A *orden* de 11-Jul-1963 alargou as atribuições da *Comisión Nacional* a todo o tipo de derrames e não só os hidrocarbonetos. A sua composição foi ainda alterada várias vezes. A *ley* 28/1969, sobre Costas, definiu o domínio público marítimo, atribuiu as competências sobre ele aos vários ministérios e regulou os seus usos, cabendo ao *Ministerio de Marina* o exercício da jurisdição sobre este espaço. A *orden* de 28-Jul-1969 estabeleceu medidas de prevenção da poluição do mar por navios petroleiros. Em 27-Mai-1971 foram adotadas três *ordenes*: a primeira, proibiu o uso de dispersantes; a segunda, adotou medidas para prevenir e combater a poluição do meio marinho nas

instalações portuárias; e a terceira, alterou a *orden* de 13-Jun-1962, passando a comissão a chamar-se *Comisión Nacional para evitar la contaminación del mar*. A *orden* de 23-Nov-1974 alargou a proibição de uso de dispersantes determinada pela *orden* de 27-Mai-1971. Já com a Constituição de 1978 em vigor, o *real decreto* 615/1978, que adotou a lei orgânica do novo *Ministerio de Transportes y Comunicaciones*, criou a *Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación*, na *Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante*, recebeu as atribuições relativas ao combate à poluição do mar e extinguiu aquela comissão. A *ley* 22/1988 modernizou as normas de utilização do domínio público marítimo e das águas costeiras; foi regulamentada pelo *real decreto* 1471/1989. A partir de 1992, foram atribuídas à *SASEMAR* as competências sobre o combate à poluição do meio marinho. O *real decreto* 210/2004 transpôs a *directiva* 2002/59/CE e estabeleceu um sistema de acompanhamento do tráfego marítimo, que visou melhorar a segurança marítima e a proteção ambiental. O *real decreto* 253/2004 substituiu e reformou a *orden* de 27-Mai-1971 que definiu medidas de prevenção e combate à poluição do meio marinho nas instalações portuárias. Na sequência do acidente com o “Prestige”, o *real decreto* 2182/2004 criou na Coruña o *Centro para la Prevención y Lucha contra la Contaminación Marítima y del Litoral*, para coordenar as atividades das autoridades do Estado com as autoridades de comunidades autónomas e organizações locais no âmbito do combate à poluição do mar. Com o novo *Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino*, cuja orgânica foi posta em vigor pelo *real decreto* 1130/2008, a recém-criada *Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar* recebeu as atribuições sobre poluição do meio marinho. O *real decreto* 1443/2010 reformou a orgânica deste ministério, mas manteve as atribuições em causa e aquela *dirección general*; também o *real decreto* 401/2012 e o *real decreto* 895/2017 alteraram a sua orgânica, mas não as atribuições em causa nem a *dirección general*. Com a *ley* 41/2010, que transpôs a *directiva* 2008/56/CE, passou-se da política reativa de combate à poluição para uma política de planificação, conservação, proteção e melhoria do meio marinho. O *real decreto* 1695/2012 criou o *Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina*, densificou a *ley* 41/2010, e revogou o *real decreto* 253/2004. Ainda no plano reativo, além das ações referidas nos planos de salvamento, a *orden* FOM/1793/2014 adotou o *Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino*. O *real decreto* 876/2014 regulamentou a *ley* 41/2010 e revogou o anterior regulamento, posto em vigor pelo *real decreto* 1471/1989. Com a criação do *Ministerio para la Transición Ecológica* pelo *real decreto* 355/2018, a sua orgânica foi definida pelo *real decreto* 595/2018, e recebeu as atribuições em causa e a *Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar*; o *real decreto* 895/2017 foi

revogado pelo *real decreto 904/2018*, que adotou a lei orgânica do *Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación*, agora sem os assuntos do mar.

Como referido acima, desde 1994 a *SASEMAR* elaborou planos nacionais que guiaram e guiam o salvamento marítimo e o combate à poluição do mar; está em vigor o plano de 2010-2018, aprovado em 20-Ago-2010 pelo Conselho de Ministros e a *resolución de la DGMM* de 05-Out-2010 que o divulgou foi publicada em 25-Nov-2010.

I.11 FORMAÇÃO MARÍTIMA

A formação marítima foi ainda no século XIX integrada no ensino geral, dirigido e tutelado pelo *Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes*, pela *ley de instrucción pública*, a *ley* de 09-Set-1857; a náutica foi um dos ramos das *enseñanzas profesionales* (ensino profissional) com duas secções, a de *Pilotos* e a de *Constructores navales*; a *ley* indicou as matérias a incluir no plano de estudos; e indicou a lista de escolas dispersas pelo país para ministrar estes cursos. Existiam então *escuelas de náutica* e *Secciones de Náutica* agregadas a *Institutos* (escolas secundárias), que conferiam títulos profissionais nesses domínios. Mas a ocupação de cargos dependia da aprovação das *autoridades de Marina*, o que levou à *orden* de 15-Fev-1871, que obrigava estas autoridades a aceitar os graduados destas escolas. O *real decreto* de 15-Set-1913 reformou o modelo, sem o alterar na sua essência; tal como o *real decreto* de 28-Mai-1915 que incluiu a obrigação do *Ministerio de Marina* participar na elaboração dos planos de estudos. Na Ditadura Militar, ocorreu uma profunda reforma, iniciada pelo *real decreto* de 01-Fev-1924, que transferiu as *Escuelas de Náutica* e tudo o relativo ao ensino da náutica para a *Dirección general de Navegación y Pesca Marítima* do *Ministerio de Marina*; e concluída pelo *real decreto* de 06-Jun-1924, que extinguiu as escolas existentes e criou quatro *Escuelas Oficiales de Náutica*⁴¹⁷, na mesma posição orgânica; foram regulamentadas pelo *real decreto* de 07-Fev-1925 e pelo *real decreto* de 01-Mai-1925, quanto às regras administrativas e financeiras. Com a criação da *Subsecretaría de la Marina civil*, pela *ley* de 12-Jan-1932, o ensino náutico passou a ser uma das suas atribuições, a par da Hidrografia na 4ª secção da *inspección general de Navegación*. Após a Guerra Civil, o *decreto* de 16-Jul-1939 criou cinco *escuelas medias de Pesca*⁴¹⁸ e a *orden* de 21-Ago-1941 regulamentou-as. Com a criação da *Subsecretaría de la Marina Mercante*, pela *ley* de 19-Fev-1942, e regulamentada pela *orden* de 04-Dez-1942, em tempo

⁴¹⁷ Situadas em Bilbao, Cádiz, Barcelona e Santa Cruz de Tenerife.

⁴¹⁸ De acordo com a *orden* de 19-Out-1939, foram situadas: a do Norte, em Pasajes; a do Noroeste, em Vigo; a do Sul, em Cádiz; a do Levante, em Valencia; e a das Canarias, em Lanzarote.

de paz integrada no *Ministerio de Industria y Comercio*, o ensino náutico e o ensino da pesca passaram a ser atribuições desta *Subsecretaría* e as escolas sujeitas à fiscalização das *autoridades de Marina*. A *ley 144/1961* reorganizou o ensino náutico e o ensino das pescas, substituiu o modelo em vigor, integrou aquelas escolas em pleno no sistema de ensino profissional, e renomeou-as *Escuelas de Náutica* e *Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera*; todavia, manteve no *Ministerio de Marina* a aprovação dos programas de estudos e alguns docentes. Foi densificada pelo *decreto 625/1966*, que adotou o *Reglamento de las Escuelas Oficiales de Náutica y de Formación Profesional Náutico-Pesquera*. O *decreto 1439/1975* reconheceu nível universitário ao ensino náutico, reformando a *ley 144/1961* neste âmbito. No âmbito da reforma devida ao novo quadro constitucional pós-1978, o *real decreto 1997/1980* transferiu as escolas das pescas para a *Subsecretaria de Pesca*, recém-criada no *Ministerio de Agricultura*, e as escolas náuticas para a recriada *DGMM* no *Ministerio de Transportes y Comunicaciones*. Entretanto, a *orden* de 02-Out-1980 criou a figura das *Escuelas Deportivas Náuticas*, a partir de centros de formação neste âmbito, e regulamentou-as. Com o *real decreto 2841/1980* as *Escuelas Oficiales de Náutica* passaram a ser as *Escuelas Superiores de la Marina Civil* e os seus programas aprovados pelo ministério com a tutela do ensino superior, outro passo significativo na desmilitarização do setor. O *real decreto 1522/1988* fez a sua integração nas universidades, definidas e reguladas pela *ley orgánica 11/1983*, logo, com ligação às comunidades regionais e significativa autonomia; revogou em parte a *ley 144/1961*⁴¹⁹, o *decreto 625/1966* e o *real decreto 2841/1980*. É de destacar a ênfase posta, em todo o percurso histórico do ensino náutico, na credibilidade e na robustez académica do corpo docente.

I.12 LEGISLAÇÃO ESPANHOLA

Real decreto (04-Dez-1714) “*Su Majestad estableció cinco oficinas divididas en materias*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1714/049/A00196-00196.pdf> (lido em 05-Mar-2019)

Real orden (05-Jul-1737) “*Reglamento general de la Secretaria del Almirantazgo*”. Disponível em: <http://legislacionmilitarhispanica.es/wp-content/uploads/2016/11/17370705.pdf> (lido em 21-Mar-2019)

Ley (18-Out-1737) “*Ordenanzas de matrícula del mar*”. Disponível em: https://www.todoababor.es/datos_docum/matri_1737.htm (lido em 24-Mar-2019)

Ley (15-Mai-1748) “*Ordenanzas de su Magestad para el Gobierno Militar, Político, y Económico de su Armada Naval*”.

Ley (08-Mar-1793) “*Ordenanzas de su Magestad para el Gobierno Militar, Político, y Económico de su Armada Naval*”.

Ley (12-Ago-1802) “*Ordenanza de S. M. para el Régimen y Gobierno Militar de las Matriculas de Mar*”.

Ley (18-Set-1802) “*Real ordenanza naval para el servicio de los baxeles de S. M.*”.

Real Cédula (13-Jan-1807) “*de Creación de la Junta Consejo de Almirantazgo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1807/005/C00057-00060.pdf> (lido em 17-Mar-2019)

⁴¹⁹ A revogação definitiva e global foi posta em vigor pela *ley 33/2014*.

- Constitución Política de la Monarquía Española* (19-Mar-1812) Disponível em: http://www.congreso.es/docu/constituciones/1812/ce1812_cd.pdf (lido em 22-Fev-2019)
- Real decreto* (15-Jun-1814) “*dictando las disposiciones que se expresan para el funcionamiento del consejo de la Guerra*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1814/090/A00710-00713.pdf> (lido em 19-Mar-2019)
- Real decreto* (25-Jul-1814) “*aprobando el establecimiento de un Tribunal ó Consejo de Marina, con la denominación de Almirantazgo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1814/104/A00855-00855.pdf> (lido em 19-Mar-2019)
- Real discurso* (18-Ago-1814) “*Instalación del Consejo de Almirantazgo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1814/115/A00940-00942.pdf> (lido em 19-Mar-2019)
- Real decreto* (28-Jul-1815) “*resolviendo se ocupe el Supremo Consejo de Almirantazgo en el despacho de todas las materias de su respectiva competencia bajo el plan que se expresa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1815/106/A01007-01009.pdf> (lido em 19-Mar-2019)
- Real decreto* (16-Fev-1816) “*dictando disposiciones para el más pronto y acertado despacho en los asuntos de la Armada y demás negocios de mar*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1816/023/A00177-00178.pdf> (lido em 19-Mar-2019)
- Real orden* (06-Abr-1816) “*declarando que la sala de Gobierno del Almirantazgo, por subdelegación del Sermo. Sr. Almirante, ejerce las funciones señaladas en la ordenanza de arsenales el empleo de Inspector general de marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1816/047/A00372-00372.pdf> (lido em 19-Mar-2019)
- Real orden* (26-Abr-1817) “*comunicada por el Ministerio de Marina al Consejo de Almirantazgo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1817/054/A00470-00472.pdf> (lido em 19-Mar-2019)
- Ley organica* (09-Jun-1821) “*de la Fuerza Armada*”. Disponível em: http://dadun.unav.edu/bitstream/10171/25267/1/FA.Foll.005.529_1.pdf (lido em 22-Fev-1821)
- Decreto XLI* (27-Dez-1821) “*Ley orgánica de la Armada*”. Disponível em: <https://ia801204.us.archive.org/2/items/BRes00258508/BRes00258508.pdf> (lido em 19-Mar-2019)
- Real decreto* (28-Dez-1821) “*por el que se establece en la Península un resguardo marítimo, á fin de que tengan cumplido efecto las leyes de sanidad y de Hacienda pública, y sean protegidos los intereses del comercio, de la industria y de la marina nacional*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1822/012/A00070-00070.pdf> (lido em 06-Abr-2019)
- Real decreto* (11-Jul-1822) “*expedido por el Rey por el cual se asignan cuatro millones de reales para la manutención del resguardo marítimo, y millón y medio de reales para el de tierra sobre la consignación actual*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1822/225/A01168-01169.pdf> (lido em 06-Abr-2019)
- Real decreto* (11-Dez-1822) “*expedido por el Rey en que las Cortes extraordinarias, usando de la facultad que se les concede por la Constitución, ha decretado el siguiente reglamento provisional de policía*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1822/376/A01891-01892.pdf> (lido em 23-Fev-1821)
- Real decreto* (14-Jun-1823) “*La Regencia del reino durante la cautividad del Rey nuestro Sr., ha juzgado indispensable crear una autoridad con el nombre de Superintendencia general de Vigilancia pública*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1823/015/C00043-00043.pdf> (lido em 22-Fev-2019)
- Real decreto* (08-Jan-1824) “*dictando normas sobre el arreglo de la Policía del Reino*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1824/006/C00025-00028.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Real orden* (17-Fev-1825) “*prescribiendo el modo de perseguir y evitar el contrabando*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1825/024/A00093-00093.pdf> e <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1825/025/A00097-00098.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Real decreto* (14-Ago-1827) “*modificando el de 8 de Enero y reglamento de 20 de Febrero de 1824 sobre la Policía*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1827/099/A00393-00394.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real decreto* (31-Mar-1829) “*organizando el Cuerpo de Carabineros de costas y fronteras para impedir el contrabando*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1829/039/A00153-00153.pdf> (lido em 22-Fev-2019)
- Real decreto* (25-Set-1833) “*declarando que la policía particular de Madrid y su provincia, y la de las demás del reino, serán desempeñadas por los jefes nombrados por S.M. en vista de la propuesta que el superintendente general dirigirá al ministerio de Fomento*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1833/117/A00499-00499.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real decreto* (23-Out-1833) “*Real decreto regulando la creación de Autoridades superiores administrativas en cada una de las capitales de provincia, así como la organización de las mismas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1833/131/A00561-00561.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Real decreto* (30-Nov-1833) “*Real decreto sobre la división civil de territorio español en la Península e islas adyacentes en 49 provincias y estableciendo los subdelegados de Fomento en las provincias del reino*”.

- Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1833/154/A00657-00658.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Instrucción* (30-Nov-1833) “*complementaria del Real Decreto de 30 de noviembre de 1833 aprobada por S.M., para gobierno de los subdelegados de Fomento en las provincias del Reino*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1833/155/R00661-00683.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Real decreto* (24-Nov-1834) “*disponiendo que los dos cuerpos del resguardo terrestre en el día existentes, se refundirán en uno solo, que se denominará en lo sucesivo cuerpo de carabineros de Real Hacienda*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1834/293/A01217-01218.pdf> e em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1834/294/A01221-01223.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Real decreto* (28-Set-1835) “*mandando que la fuerza armada, designada hasta ahora con nombre de Milicianos urbanos, se llame en lo sucesivo Guardia nacional*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1835/276/A01095-01095.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real decreto* (08-Mar-1836) “*declarando amovibles los destinos de la secretaria de la sección de Marina del consejo Real de España é Indias, y los de las dependencias de marina establecidas en la corte*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1836/444/A00003-00003.pdf> (lido em 24-Mar-2019)
- Real decreto* (30-Set-1836) “*organización de la secretaria del Despacho de Hacienda*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1836/661/A00002-00002.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Real orden* (25-Abr-1837) “*resolviendo que el ramo de resguardos terrestre y marítimo, se agregue y desempeñe en adelante por la de dirección general de aduanas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1837/873/A00001-00001.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Real decreto* (02-Nov-1840) “*aboliendo la policía secreta y prohibiendo hacer ningún gasto con tal objeto*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1840/2207/A00002-00002.pdf> (lido em 26-Fev-2019)
- Real decreto* (16-Fev-1842) “*creando una junta de Almirantazgo, y designando las atribuciones que corresponden á la misma*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1842/2688/A00001-00002.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real decreto* (09-Dez-1842) “*organización del cuerpo de carabineros del Reino*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1842/2985/R00001-00008.pdf> (lido em 22-Fev-2019)
- Real orden* (07-Abr-1843) “*resolviendo que hasta tanto que se apruebe la nueva ordenanza del cuerpo de ingenieros de caminos, y se adopten las medidas legislativas que sean necesarias, se observen las disposiciones siguientes, entre ellas la división de la Península en diez distritos para el servicio de los ingenieros de caminos, canales y puertos en cuanto tenga relación con las obras públicas de esta clase, ya sean nacionales, de partido ó municipales, y serán los que siguen*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1843/3278/A00003-00004.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Real decreto* (10-Ago-1843) “*restableciendo la dirección general de la Armada, quedando extinguida la actual junta de Almirantazgo con su secretaria y dependencias*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1843/3249/A00001-00001.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real decreto* (26-Jan-1844) “*organizando el ramo de protección y seguridad pública*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3422/A00002-00002.pdf> (lido em 22-Fev-2019)
- Real orden* (30-Jan-1844) “*en que se contienen las reglas que han de observarse para la organización del ramo de protección y seguridad pública*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3428/A00001-00002.pdf> (lido em 26-Fev-2019)
- Real decreto* (20-Fev-1844) “*condiciones bajo las cuales el Gobierno de S. M. cede en participación social de beneficio la renta del tabaco*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3449/A00001-00002.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Real orden* (02-Mar-1844) “*declarando amovibles todos los destinos de capitania de puerto de la Península y Ultramar*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3459/A00001-00001.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real decreto* (28-Mar-1844) “*creando un cuerpo especial de fuerza armada de infantería y caballería bajo la dependencia del ministerio de la Gobernación de la Península, y con la denominación de Guardias civiles*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3486/A00001-00002.pdf> (lido em 22-Fev-2019)
- Real orden* (12-Abr-1844) “*mandando se proceda á la organización de la guardia civil por el ministerio de la Guerra*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3500/A00001-00001.pdf> (lido em 22-Fev-2019)
- Real decreto* (13-Mai-1844) “*declarando que la guardia civil depende del ministerio de la Guerra en lo concerniente á su organización, personal, disciplina, material y percibo de sus haberes, y del ministerio de la Gobernación por lo relativo á su servicio peculiar y movimientos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3530/A00001-00002.pdf> (lido em 22-Fev-2019)

- Real decreto* (01-Jul-1844) “*aprobando la rescisión del contrato de arriendo de tabacos celebrado en 25 de Marzo último*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3586/A00001-00001.pdf> (lido em 07-Mar-2019)
- Real orden* (14-Ago-1844) “*dando al resguardo marítimo la organización más conveniente para la persecución del contrabando, en justa protección de la industria nacional, del comercio de buena fe, y de la cabal recaudación de las rentas públicas, tomando en consideración el proyecto presentado por la dirección general de la armada, en 17 del próximo pasado Julio, [...]*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3626/A00001-00002.pdf> (lido em 06-Abr-2019)
- Real decreto* (18-Set-1844) “*determinando que la junta de asistencia de la dirección general de la armada se denomine en lo sucesivo junta de dirección de la armada naval*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3670/A00001-00001.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Real decreto* (27-Set-1844) “*mandando que la inspección de carabineros se encargue de la dirección del resguardo marítimo en los mismos términos que por Real orden de 14 del próximo pasado Agosto se encomendó á la dirección general de Aduanas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3667/A00002-00002.pdf> (lido em 06-Abr-2019)
- Real decreto* (09-Out-1844) “*Reglamento para el servicio de la Guardia Civil*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3679/A00001-00002.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Real decreto* (15-Out-1844) “*Reglamento Militar de la Guardia Civil*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1844/3685/A00001-00002.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Ley* (06-Jul-1845) “*que resuelve la organización y atribuciones del Consejo supremo de Administración del Estado (Consejo Real)*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1845/3955/A00001-00001.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Real orden* (10-Jul-1846) “*disponiendo que los comandantes de los guardacostas cumplirán exactamente con lo dispuesto en los artículos 15, 16 y 21 de la Real orden de 14 de Agosto de 1844; y más que se expresa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1846/4322/A00001-00001.pdf> (lido em 06-Abr-2019)
- Real decreto* (23-Out-1846) “*extinguendo el cuerpo de pilotos de la armada nacional, determinando el destino que ha de darse á los existentes y el modo de cubrir el servicio que hasta ahora han prestado*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1846/4424/A00001-00002.pdf> (lido em 06-Abr-2019)
- Real decreto* (02-Dez-1846) “*mandando que los buques que componen hoy el resguardo marítimo y sus respuestos se entregarán al ministerio de Marina por el de Hacienda, en los términos y con las formalidades que se expresarán al ponerse en ejecución esta medida*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1846/4482/A00001-00001.pdf> (lido em 06-Abr-2019)
- Real decreto* (28-Jan-1847) “*creando un nuevo ministerio con la denominación de Secretaría de Estado y del Despacho de Comercio, Instrucción y Obras públicas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1847/4521/A00001-00001.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (05-Fev-1847) “*estableciendo que el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras públicas, creado por Real decreto de 28 de Enero último, abrazará como objeto especial de sus atribuciones los ramos siguientes: Comercio, Instrucción pública, Obras públicas y Agricultura*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1847/4533/A00001-00002.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Real decreto* (18-Fev-1847) “*disponiendo que el ministerio de Comercio, Instrucción y Obras públicas se dividirá en tres direcciones; á saber: Primera, dirección general de Instrucción pública: Segunda, dirección general de Obras públicas: Tercera, dirección general de Agricultura y Comercio: y más que expresa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1847/4542/A00001-00001.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Real decreto* (13-Set-1847) “*ordenando que quede aprobado para que se lleve á efecto en todas sus partes el plan general de alumbrado marítimo de las costas y puertos de España é islas adyacentes; y mas que se expresa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1847/4750/A00001-00002.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Real decreto* (15-Set-1847) “*suprimiendo la dirección y mayoría generales de la armada y la actual junta de dirección, y en su lugar se crea otra con el nombre de Junta directiva y consultiva de la Armada; y más que expresa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1847/4752/A00001-00001.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Real orden* (20-Set-1847) “*clasificando las capitánias de puerto en cuatro clases*”.
- Real decreto* (29-Set-1847) “*haciendo algunas modificaciones en la ley de 6 de Julio de 1845 y decreto de 22 de Setiembre del mismo sobre el Consejo Real*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1847/4764/A00002-00003.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Real decreto* (29-Set-1847) “*dictando algunas disposiciones relativas á los Consejos administrativos, generales y de provincia*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1847/4764/A00003-00003.pdf> (lido em 04-Mar-2019)

- em 04-Mar-2019)
- Real orden* (30-Set-1847) “*Reglamento para llevar á efecto el Real decreto orgánico de 29 del actual para la gobernación civil del Reino*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1847/4765/A00001-00002.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Real decreto* (23-Fev-1848) “*aprobando la planta de la secretaria del Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1848/4914/A00002-00003.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Real decreto* (15-Mai-1848) “*disponiendo que el cuerpo de carabineros del reino dependerá del ministerio de la Guerra en su organización y disciplina, y del ministerio de Hacienda en todo lo que diga relación al servicio; y más que expresa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1848/4994/A00001-00003.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto* (11-Abr-1849) “*disponiendo que en lo sucesivo en lugar de los arbitrios establecidos en los puertos de la Península é islas adyacentes con los nombres de fanal y linterna, se exigirá en los puertos donde hubiese aduanas, un solo impuesto de faros bajo las reglas que se citan*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1849/5328/A00001-00001.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Real decreto* (13-Jul-1849) “*aprobando el reglamento que se acompaña para la ejecución de la ley de 11 de Abril de 1849, referente al establecimiento y exacción de un impuesto especial con destino al alumbrado marítimo de las costas y puertos de España é islas adyacentes*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1849/5422/A00001-00001.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Real orden* (08-Nov-1849) “*aprobando el reglamento para los guardas municipales y particulares del campo de todos los pueblos del reino*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1849/5581/A00001-00002.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Real decreto* (24-Mai-1850) “*mandando que el servicio de guarda-costas se desempeñe por los buques que actualmente están asignados y que en el mismo se designan*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1850/5780/A00001-00001.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Real orden* (25-Mai-1850) “*mandando cesen en su comisión de guardar las costas los buques que en ella se expresan*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1850/5780/A00002-00002.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Real orden* (04-Out-1850) “*restableciendo el cuerpo de torreros de costa [...] carabineros-torreros*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1850/5933/A00001-00001.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real orden* (21-Mai-1851) “*aprobando el adjunto reglamento para la organización y servicio de los torreros de faros*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1851/6248/A00002-00003.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (20-Out-1851) “*creando un Ministerio de Fomento en lugar del de Comercio, Instrucción y Obras públicas, y agregando al de Gracia y Justicia la Dirección General de Instrucción Pública*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1851/6308/A00001-00001.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Real decreto* (17-Dez-1851) “*disponiendo que la administración y servicio de los puertos de la Península é islas adyacentes, su limpia, conservación y obras de los mismos pertenece al Gobierno, y correrá á cargo del Ministerio de Fomento*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1851/6379/A00001-00001.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real orden* (30-Jan-1852) “*aprobando el reglamento para la ejecución de lo ordenado en el Real decreto de 17 de Diciembre del año último sobre la construcción, limpia y conservación de los puertos mercantes de la Península é Islas adyacentes*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1852/6421/A00001-00002.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Real decreto* (02-Ago-1852) “*aprobando el reglamento para el servicio de la Guardia civil*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1852/6636/A00001-00002.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Real decreto* (03-Fev-1853) “*estableciendo las reglas que deben observarse en la ejecución y reparo de las obras de los puertos de la Península*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1853/040/A00001-00002.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Real decreto* (16-Abr-1854) “*dando nueva organización al ramo de vigilancia pública y municipal de Madrid*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1854/471/A00001-00004.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real orden* (13-Set-1854) “*dando varias disposiciones sobre la construcción de nuevos faros marítimos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1854/631/A00001-00001.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (07-Set-1855) “*declarando que el Jefe superior de la Armada nacional es el Ministro de Marina, y creando una Junta con el nombre de Almirantazgo para el gobierno superior de la Armada en todos sus ramos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1855/980/A00001-00001.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real orden* (13-Jan-1856) “*dictando varias disposiciones acerca del alumbrado marítimo de las costas de España*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1856/1117/A00001-00001.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (06-Ago-1856) “*disponiendo lo conveniente sobre la persecución del contrabando marítimo de la*

- Península é Islas Baleares*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1856/1312/A00001-00001.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Real decreto* (12-Out-1856) "*nombrando Inspector general de la Guardia civil al Teniente general D. Francisco Javier Girón, Duque de Ahumada*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1856/1379/A00001-00001.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Real decreto* (06-Nov-1856) "*suprimiendo el Almirantazgo y restableciendo la Dirección y Mayoría generales de la Armada*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1856/1405/A00001-00001.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real orden* (28-Abr-1857) "*aprobando el plan general de alumbrado marítimo de las Islas Canarias propuesto por la Comisión de faros, con sujeción á la memoria y resúmen adjuntos*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1857/1586/A00001-00001.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Ley* (09-Set-1857) "*de Instrucción pública autorizada por el Gobierno para que rija desde su publicación en la Península é Islas adyacentes, lo que se cita*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1857/1710/A00001-00003.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto* (11-Nov-1857) "*suprimiendo la Dirección general de la Armada y demás dependencias ajenas á ella, creadas o restablecidas por Real decreto de 7 de Noviembre de 1856*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1857/1773/A00001-00001.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real decreto* (29-Dez-1857) "*disponiendo la dependencia á la cual está sujeta en sus funciones la Guardia urbana de Madrid*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1857/1822/A00001-00001.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real decreto* (24-Mar-1858) "*creando la Guardia Urbana de Madrid, con sujeción á las disposiciones que se expresan*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1858/085/A00001-00001.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real decreto* (24-Mar-1858) "*organizando en el Ministerio de la Gobernación, una Dirección general de Seguridad y de orden público*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1858/085/A00001-00001.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real decreto* (24-Mar-1858) "*suprimiendo la Dirección general de Seguridad y Orden público creada en el Ministerio de la Gobernación por mi Real decreto de 24 de Marzo último*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1858/301/A00001-00001.pdf> (lido em 26-Fev-2019)
- Real orden* (30-Jun-1858) "*Plan General para el Valizamiento de las costas y puertos de España e islas adyacentes, propuesto por la Comisión especial de Faros*".
- Real decreto* (06-Abr-1859) "*Reglamento militar para la Guardia Civil Veterana*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1859/097/A00001-00001.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real orden* (06-Abr-1859) "*resolviendo que la Inspección general del Cuerpo de Guardias civiles cambie la denominación que ha tenido hasta la fecha, titulándose en lo sucesivo Dirección general del Cuerpo de Guardias civiles y de la Guardia civil veterana*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1859/097/A00001-00001.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real orden* (29-Dez-1860) "*mandando establecer botes-salvavidas en los puertos que se citan y más que se expresan. Reglamento provisional*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1861/012/A00001-00001.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real orden* (21-Jan-1862) "*aprobando el reglamento del cuerpo de Contramaestres de la Armada*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1862/023/A00001-00001.pdf> (lido em 30-Mar-2019)
- Real orden* (09-Abr-1863) "*disponiendo que los buques de guerra y mercantes lleven las luces de situación que se expresa, y que se observen varias reglas y artículos en las probabilidades de encuentro*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1863/103/A00001-00001.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real decreto* (21-Out-1863) "*aprobando el reglamento orgánico del cuerpo de Vigilancia pública*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1863/303/A00001-00001.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real orden* (12-Out-1864) "*resolviendo que la Dirección general de los Cuerpos de Guardias civiles y de la Veterana se titule en lo sucesivo Dirección general de la Guardia civil*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1864/296/A00001-00001.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Real decreto* (29-Ago-1865) "*reorganizando el resguardo marítimo referente á la custodia de las costas de la Península, islas adyacentes y mares jurisdiccionales*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1865/244/A00001-00001.pdf> (lido em 06-Abr-2019)
- Real orden* (23-Jul-1866) "*declarando libre el servicio de practica en todos los puertos de la Península, islas adyacentes y Ultramar*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1866/220/A00001-00001.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley* (03-Ago-1866) "*relativa al dominio y aprovechamiento de aguas*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1866/219/A00001-00004.pdf> (lido em 30-Mar-2019)
- Real decreto* (27-Nov-1867) "*reformando la organización de las matriculas de mar*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1867/332/A00001-00003.pdf> (lido em 24-Mar-2019)

- Real decreto* (27-Nov-1867) “*extinguendo en la forma que se expresa la escala de reserva en la Armada*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1867/334/A00001-00002.pdf>, continua em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1867/334/A00003-00004.pdf> e conclui em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1867/334/A00004-00006.pdf> (lido em 24-Mar-2019)
- Real decreto* (04-Dez-1867) “*reformando la organización del Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1867/350/A00001-00004.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Decreto* (14-Nov-1868) “*estableciendo bases generales para la nueva legislación de obras públicas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/320/A00004-00009.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Decreto* (06-Dez-1868) “*estableciendo la unidad de fueros*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1868/343/A00001-00005.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Ley* (04-Fev-1869) “*creando y organizando el Almirantazgo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1869/040/A00001-00003.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (07-Jul-1870) “*determinando el personal de que se ha de componer el cuerpo de Orden público*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1870/188/A00002-00003.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Decreto* (15-Jul-1870) “*aprobando las adjuntas Ordenanzas generales de Aduanas, y disponiendo empiecen á regir desde 1.º de Noviembre próximo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1870/205/R00001-00034.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Decreto* (08-Fev-1871) “*dictando las disposiciones oportunas á fin de que nuestros buques puedan ponerse en fácil comunicación con los semáforos españoles y extranjeros*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1871/040/A00329-00330.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Orden* (15-Fev-1871) “*dictando reglas á que deban atenerse las Autoridades de Marina para considerar á los que lo pretendan como aspirantes á pilotos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1871/074/A00601-00601.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto* (10-Mai-1871) “*Reglamento del cuerpo de Contramaestres de la Armada*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1871/134/A01097-01099.pdf> (lido em 30-Mar-2019)
- Orden* (01-Mai-1872) “*estableciendo en Madrid un depósito central para el servicio de los faros de la Península*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1872/135/A00440-00440.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Decreto* (06-Jul-1872) “*estableciendo en el litoral de las costas de la Península é islas adyacentes los semáforos necesarios para las atenciones de este servicio*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1872/189/A00053-00053.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Decreto* (18-Set-1872) “*Reglamento para la organización del servicio semafórico*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1872/264/A00845-00846.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Decreto* (28-Jan-1873) “*Proyecto de ley á que se refiere el decreto sobre organización del Resguardo marítimo y concesión de crédito para la construcción de buques destinados á ese objeto*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1873/026/A00291-00292.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Ley* (22-Mar-1873) “*aboliendo las matrículas de mar, y declarando libre para todos los españoles el ejercicio de las industrias marítimas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1873/085/A00979-00980.pdf> (lido em 31-Mar-2019)
- Decreto* (05-Abr-1873) “*creando una Comisión encargada de redactar con la mayor urgencia un proyecto de ley de puertos con el reglamento necesario para su aplicación, y nombrando Presidente y Vocales de la misma á los señores que se mencionan*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1873/096/A00044-00045.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Orden* (30-Abr-1873) “*Reglamento para la organización y servicio de los Torreros de faros*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1873/132/A00384-00386.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Decreto* (07-Mai-1873) “*estableciendo las reglas que han de observarse en el estudio y ejecución de los proyectos aprobados de obras en los puertos, reparaciones, limpia y conservación de los mismos dictadas por acuerdo de los Ministerios de Marina y Fomento*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1873/132/A00383-00383.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Decreto* (29-Mai-1873) “*aprobando el proyecto de reglamento del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1873/153/A00594-00595.pdf> e em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1873/153/A00595-00596.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Ley* (24-Jul-1873) “*suprimiendo el Almirantazgo y facultando al Ministro de Marina para organizar su departamento bajo la planta y régimen que juzgue más conveniente á las exigencias del servicio*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1873/209/A01193-01193.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Decreto* (29-Set-1873) “*reorganizando el Ministerio de Marina y creando una Junta superior consultiva de la Armada*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1873/273/A01877-01878.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Decreto* (01-Dez-1873) “*Reglamento á que se refiere el decreto que aprueba el reglamento para el régimen*”

- interior del Ministerio de Marina*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1873/337/A00599-00602.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Constitución Española de 1876* (30-Jun-1876) Disponível em: http://www.senado.es/web/wcm/idc/groups/public/@cta_senhis/documents/document/mdaw/mde5/~edisp/senpre_018546.pdf (lido em 25-Fev-2019)
- Ley* (07-Jul-1876) "*disponiendo que el cuerpo de Guardias civiles reciba el aumento necesario para que pueda desempeñar por completo el servicio de seguridad y policía rural y forestal en todo el Reino*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1876/190/A00057-00058.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real orden* (09-Ago-1876) "*adicionando con los artículos que se expresan la cartilla y reglamento del Cuerpo de la Guardia civil, encargado últimamente de la guardería rural*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1876/225/A00416-00416.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real orden* (23-Set-1876) "*disponiendo que la Guardia civil se encargue de la custodia de los montes públicos desde 1º de Octubre próximo*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1876/270/A00874-00874.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Real decreto* (10-Out-1876) "*organizando el servicio eléctrico-semafórico*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1876/287/A00113-00114.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Ley* (29-Dez-1876) "*reformando la legislación de obras públicas con arreglo á las bases que se consignan*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1876/365/A00799-00800.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Ley* (07-Jan-1877) "*organizando el servicio en los buques de la Armada y las matrículas de mar*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1877/011/A00082-00083.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real decreto* (18-Jan-1877) "*mandando observar la adjunta instrucción para la organización, régimen y gobierno de las reservas de marinería creadas por la ley de 7 del mes actual*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1877/019/A00159-00160.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real decreto* (17-Fev-1877) "*dando nueva organización al Ministerio de Marina*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1877/051/A00475-00477.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Ley* (13-Abr-1877) "*de Obras Públicas*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1877/105/A00138-00142.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real orden* (06-Jul-1877) "*Reglamento para la ejecución de la Ley General de Obras públicas*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1877/188/A00049-00054.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (06-Nov-1877) "*organizando la policía gubernativa y judicial de Madrid*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1877/316/A00457-00458.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real decreto* (09-Mai-1878) "*dictando disposiciones para armonizar el juicio de exenciones del servicio de la Marina y la formación de expedientes de esta clase con los que se instruyen respecto á los mozos del reemplazo del Ejército*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1878/130/A00375-00376.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Ley* (28-Nov-1878) "*Ley constitutiva del Ejército*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1878/334/A00601-00602.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Real decreto* (07-Jan-1879) "*haciendo extensivo á la Marina varios artículos de la ley de reclutamiento y reemplazo del Ejército*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1879/008/A00073-00073.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real decreto* (25-Fev-1879) "*dictando reglas para fomentar el enganche y reenganche de los cabos de mar y de cañón*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1879/058/A00567-00567.pdf> (lido em 31-Mar-2019)
- Ley* (13-Jun-1879) "*dictando disposiciones que se han de tener presentes respecto á la propiedad, uso y aprovechamiento de aguas*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1879/170/A00799-00805.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (24-Fev-1880) "*dictando las reglas que han de observarse por todos los buques españoles, así de la Marina de guerra como de la mercante, respecto á las luces de situación á bordo de los buques y demás señales que habrán de empezarse á fin de prevenir abordajes y encuentros peligrosos en la mar*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1880/056/A00513-00514.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley* (07-Mai-1880) "*de puertos*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1880/129/A00331-00333.pdf> (lido em 27-Fev-2019)
- Real decreto* (03-Fev-1881) "*por el que se aprueba el proyecto de reforma de la Ley Enjuiciamiento civil*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1881/036/R00326-00518.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Real decreto* (18-Mar-1881) "*dictando las reglas fijas á que han de sujetarse las Juntas de Puertos, y preparando la fácil aplicación del nuevo reglamento*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1881/078/A00752-00752.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Real orden* (14-Jun-1881) "*disponiendo se nombre una Comisión que estudie y redacte una Memoria sobre el establecimiento de faros por la luz eléctrica*". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1881/170/A00801-00801.pdf> (lido em 11-Abr-2019)

- Ley (14-Set-1882) “de Enjuiciamiento criminal”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1882/260/A00805-00806.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Real orden (20-Ago-1883) “aprobando la instrucción á que ha de ajustarse la tramitación de los expedientes para otorgar á particulares las concesiones de que trata de ley de Puertos de 1880”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1883/244/A00602-00603.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Ley (30-Ago-1883) “declarando puerto de interés general de segundo orden el de Navia en la provincia de Oviedo”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1883/244/A00602-00602.pdf> (lido em 15-Abr-2019)
- Real decreto (26-Abr-1884) “dando nueva organización á los servicios encomendados al Ministerio de Marina”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1884/118/A00231-00233.pdf> (lido em 21-Mar-2019)
- Real orden (26-Abr-1884) “aprobando el reglamento para el régimen interior del Ministerio de Marina”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1884/130/R00364-00402.pdf> (lido em 21-Mar-2019)
- Real decreto (19-Nov-1884) “aprobando las Ordenanzas generales de Aduanas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1884/325/A00429-00445.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Ley (11-Jul-1885) “de Reclutamiento y Reemplazo del Ejército”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1885/194/A00115-00123.pdf> (lido em 25-Fev-2019)
- Ley (17-Ago-1885) “de Reclutamiento y Reemplazo del personal de tripulación de los buques de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1885/232/A00541-00544.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real orden (16-Dez-1885) “Instrucción para el cumplimiento de la ley de 17 de Agosto último sobre reclutamiento y reemplazo del personal de marinería para las tripulaciones de los buques de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1885/352/A00901-00904.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real orden (17-Dez-1885) “aprobando las bases que se consignan para la reglamentación del servicio de practica en los puertos españoles”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1886/013/A00102-00103.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto (20-Jan-1886) “Reglamento del cuerpo de Contramaestres de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1886/021/R00188-00222.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real decreto (17-Fev-1886) “reformando las condiciones del servicio de los cabos de mar ó de cañón y marineros por compromiso de enganche”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1886/049/A00498-00499.pdf> (lido em 31-Mar-2019)
- Real orden (11-Mar-1886) “reformando las bases establecidas para la reglamentación del servicio de prácticos y practica para todos los pueblos del litoral, que fueron aprobados por Real orden de 17 de Diciembre último”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1886/083/A00906-00907.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley (30-Ago-1886) “adicionando al art. 16 de la ley de 7 de Mayo de 1880 como de interés general de segundo orden el puerto de Marín (Pontevedra y los de Motrico y Deva (Guipúzcoa)”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1886/254/A00763-00763.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto (27-Out-1886) “creando en el Ministerio de la Gobernación una Dirección general que se dominará de Seguridad”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1886/300/A00283-00283.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Ley (12-Jan-1887) “declarando Asociación benéfica y de utilidad pública la titulada Sociedad española de salvamento de naufragos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1887/013/A00118-00118.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Ley (22-Abr-1887) “autorizando el arrendamiento del monopolio de la fabricación y venta del tabaco con la Península”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1887/113/A00201-00203.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real orden (01-Jun-1887) “aprobando un artículo adicional á los estatutos del Banco de España para que pueda contratar con el Gobierno el arrendamiento de la renta de tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1887/155/A00587-00587.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto (18-Out-1887) “aprobatorio del reglamento para los Cuerpos de Seguridad y de Vigilancia”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1887/293/A00208-00213.pdf> (lido em 25-Fev-2019)
- Real decreto (10-Jul-1888) “declarando cesante del cargo de Director general de Seguridad á D. Castor Ibáñez de Aldecoa”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1888/193/A00120-00120.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real orden (11-Jun-1889) “Reglamento para el resguardo especial de la Compañía arrendataria de tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1889/206/A00259-00261.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Ley (19-Jul-1889) “Ley constitutiva del Ejército”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1889/201/A00193-00194.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Ley (19-Out-1889) “disponiendo que por cada Ministerio se haga y publique un reglamento de procedimiento administrativo para las dependencias centrales, provinciales y locales del mismo”. Disponível em:

- <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1889/298/A00237-00237.pdf> (lido em 27-Mar-2019)
- Real decreto* (30-Jan-1890) “*suprimiendo la Dirección de Hidrografía con otras disposiciones*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1890/042/A00417-00417.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real decreto* (25-Abr-1890) “*aprobatorio del reglamento para el procedimiento administrativo que ha de observarse en el Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1890/116/A00237-00238.pdf> (lido em 27-Mar-2019)
- Real decreto* (22-Jul-1890) “*reorganizando la Administración Central de la Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1890/213/A00333-00334.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (29-Out-1890) “*Reglamento para el régimen interior del Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1890/306/A00377-00382.pdf> (lido em 31-Mar-2019)
- Real decreto* (16-Mar-1891) “*estableciendo una zona militar de costas y fronteras que rodee todo el perímetro de la Península, con los límites que se expresan*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1891/077/A00841-00842.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Real decreto* (29-Dez-1892) “*reorganizando los servicios del Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1892/366/A00993-00994.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (29-Dez-1892) “*disponiendo la reorganización de los servicios de la Armada y dictando reglas para su ejecución*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1892/366/A00994-00995.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (29-Dez-1892) “*disponiendo que la Dirección de Hidrografía se denomine en lo sucesivo Depósito Hidrográfico y sea desempeñado el cargo de Jefe por un Capitán de navío de la escala activa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1892/366/A00995-00995.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real decreto* (16-Fev-1893) “*clasificando y reorganizando en la forma que se expresa las Comandancias de las provincias marítimas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1893/048/A00598-00599.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (24-Jul-1893) “*clasificando en provincia y distritos de primera y segunda clase las Comandancias de las provincias marítimas y los distritos que le son anexos, en la forma que expresa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1893/217/A00425-00426.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real decreto* (08-Nov-1893) “*reorganizando las Academias militares*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1893/040/A00485-00488.pdf> (lido em 07-Mar-2019)
- Real orden* (02-Ago-1894) “*aprobatoria de los planos de obras nuevas, estudios de puertos, faros y valizamiento que figuren en los estados que se citan*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1894/225/A00563-00564.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Real orden* (12-Out-1894) “*Reglas adoptadas por la Gran Bretaña para evitar colisiones en el mar*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1894/311/A00435-00436.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley* (12-Nov-1894) “*de organización y atribuciones de los Tribunales de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1894/316/R00481-00513.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real decreto* (13-Jul-1895) “*dictando las reglas por que han de regirse los servicios del Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1895/195/A00179-00180.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (13-Jul-1895) “*aprobando el reglamento para el régimen interior del Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1895/195/A00180-00181.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (20-Set-1896) “*aprobando el reglamento para la ejecución y convenio sobre renovación y contrato de la Compañía Arrendataria de Tabacos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1896/269/A01108-01112.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto* (04-Mar-1897) “*Reglamento para evitar abordajes en el mar*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1897/085/A01249-01250.pdf> e <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1897/100/A00130-00130.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Real decreto* (20-Mai-1897) “*autorizando al Ministro de Marina para presentar á las Cortes el proyecto de ley constitutiva de la Armada*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1897/142/A00636-00639.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real decreto* (07-Ago-1898) “*Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de obras de puertos*”. <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1898/223/A00667-00668.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Real orden* (19-Set-1898) “*aprobando el reglamento relativo á facultades y deberes de los Agentes de Vigilancia de la Compañía Arrendataria de Tabacos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1898/280/A00102-00103.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto* (28-Jan-1899) “*dictando disposiciones relativas al alumbrado marítimo de las costas españolas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1899/029/A00335-00336.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (29-Mar-1899) “*reformando los servicios de Marina en la forma que se detalla*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1899/089/A01185-01186.pdf> (lido em 25-Mar-2019)

- Real orden* (28-Abr-1899) “Reglamento para el régimen interior del Ministerio de Marina”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1899/120/A00350-00353.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (26-Ago-1899) “aprobando las bases para la reorganización de la Sección española de la Asociación internacional de la Cruz Roja”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1899/241/A00764-00765.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real orden* (22-Mai-1900) “Reglamento para el régimen de la Inspección central de señales marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1900/151/A01035-01036.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (09-Ago-1900) “reorganizando los Negociados del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1900/223/A00581-00582.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Real decreto* (20-Out-1900) “aprobando el adjunto contrato entre el Estado y la Compañía Arrendataria de Tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1900/294/A00273-00276.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real orden* (31-Out-1900) “aprobatoria del reglamento para el régimen del Negociado de Señales marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1900/309/A00467-00468.pdf> e em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1900/309/A00468-00469.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (10-Jan-1901) “adicionando y modificando el reglamento para evitar los abordajes en la mar”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1901/011/A00148-00148.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto* (11-Jan-1901) “aprobatorio del adjunto reglamento general para el régimen de las Juntas de obras de puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1901/012/A00162-00163.pdf> e em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1901/012/A00163-00166.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Real decreto* (21-Fev-1901) “aprobando el reglamento provisional para el desenvolvimiento y ejecución del convenio de 20 de Octubre de 1900, celebrado entre el Estado y la Compañía Arrendataria de Tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1901/056/A00811-00820.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto* (17-Abr-1901) “suprimiendo la Dirección general de la Guardia civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1901/109/A00270-00271.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Real decreto* (16-Out-1901) “creando una Dirección general de navegación, pesca é industrias marítimas afecta al Ministerio de Marina”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1901/291/A00297-00298.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (18-Out-1901) “disponiendo se proceda á la reforma del alumbrado y valizamiento de las costas españolas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1901/292/A00319-00319.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (23-Out-1901) “Proyecto de ley constitutiva de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1901/300/A00450-00459.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real orden* (01-Mar-1902) “aprobando el plan de reforma del alumbrado marítimo de las costas de España, islas adyacentes y posesiones españolas de la costa Norte de África”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1902/080/A01215-01216.pdf> e em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1902/080/A01220-01221.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (27-Mai-1902) “aprobatorio del reglamento sobre las facultades y deberes de los agentes del servicio de vigilancia de la Compañía Arrendataria de Tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1902/156/A00997-00998.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real orden* (04-Out-1902) “resolutoria de un expediente relativo á las facultades que en la persecución del fraude corresponde atribuir á los agentes de la Compañía Arrendataria de Tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1902/296/A00284-00284.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto* (10-Out-1902) “restableciendo el servicio central técnico de Señales marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1902/287/A00159-00160.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (23-Out-1902) “modificando los servicios de la Administración central del Ministerio”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1902/297/A00297-00298.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (24-Dez-1902) “creando el Estado Mayor central de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1902/360/A01117-01118.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real decreto* (30-Dez-1902) “disponiendo que la Inspección de la Guardia civil recobre, con la denominación de Dirección general, las atribuciones que á ésta correspondían antes de la publicación del Real decreto de 17 de Abril de 1901”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1902/365/A01186-01186.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Real decreto* (31-Dez-1902) “referente a la provisión de cargos y percepción de haberes”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1903/002/A00029-00031.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto* (14-Jan-1903) “disponiendo que las subvenciones que sobre sus sueldos corresponden á los Generales, Jefes y Oficiales de la Armada en destino de Capitanía de puerto ingresen en una masa común con la denominación de Fondo económico de practicaes”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1903/015/A00187-00188.pdf> (lido em 17-Abr-2019)

- Real decreto* (13-Mar-1903) “reorganizando el servicio de obras de puertos, dragado de los ríos, valizamiento y servicio de faros”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1903/074/A01106-01107.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real decreto* (18-Mar-1903) “aprobatorio del adjunto reglamento para la aplicación del Real decreto de 17 de Marzo de 1891, que estableció la zona militar de costas y fronteras”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1903/078/A01171-01173.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Real decreto* (27-Mai-1903) “referente á la organización y régimen de los servicios de puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1903/151/A00799-00800.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Real orden* (08-Jul-1903) “aprobando la instrucción que se adjunta para el cumplimiento de lo dispuesto en el Real decreto de 13 de Marzo próximo pasado, creando tres divisiones de Ingenieros en las zonas marítimas de la Península”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1903/191/A01423-01424.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (18-Ago-1903) “suprimiendo el E.M. central de la Armada creado por el de 24 de Diciembre de 1902”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1903/233/A02007-02007.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real orden* (04-Set-1903) “disponiendo las reglas por que se han de regir los servicios de los prácticos de los puertos nacionales”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1903/249/A02239-02240.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto* (01-Fev-1904) “restableciendo la constitución dada al Centro Consultivo de la Armada por el Real decreto de 29 de Diciembre de 1892”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1904/033/A00451-00451.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real orden* (02-Jul-1904) “aprobando el plan general de balizamiento en las costa Noroeste de España”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1904/195/A00153-00154.pdf> e em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1904/219/A00466-00466.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (23-Mar-1905) “reorganizando la policía gubernativa”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1905/083/A01123-01124.pdf> (lido em 25-Fev-2019)
- Real decreto* (04-Mai-1905) “aprobatorio del adjunto reglamento de la Policía gubernativa”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1905/136/A00629-00633.pdf> (lido em 25-Fev-2019)
- Real decreto* (03-Jan-1906) “creando la Subsecretaría y la subdirección de Asuntos generales en este Ministerio, y reformando otros servicios en dicho departamento”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1906/004/A00037-00037.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real decreto* (20-Jan-1906) “creando en Madrid una Escuela teórico-práctica para instrucción de los agentes de la policía gubernativa”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1906/020/A00251-00251.pdf> (lido em 25-Fev-2019)
- Ley* (16-Mar-1906) “adicionando al art. 16 de la ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880 el puerto de Santa Eugenia de Riveira”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1906/076/A01060-01060.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Ley* (23-Mar-1906) “Ley de Jurisdicciones”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1906/114/A00317-00318.pdf> (lido em 11-Mar-2019)
- Real decreto* (11-Jan-1907) “creando una Junta para ampliación de estudios é investigaciones científicas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1907/015/A00165-00167.pdf> (lido em 30-Abr-2019)
- Real orden* (11-Jan-1907) “disponiendo se publique en la GACETA DE MADRID la clasificación de los faros de circunstancias especiales”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1907/019/A00225-00226.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (18-Jan-1907) “reorganizando el Servicio Central técnico constituyendo el Servicio de Señales marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1907/019/A00222-00223.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Ley* (14-Fev-1907) “disponiendo en que ha de verificarse en lo sucesivo el ingreso de Oficiales en los Cuerpos de Guardia civil y Carabineros, y creando una Academia especial en cada uno de dichos Cuerpos para los sargentos que aspiren al ascenso á Oficial”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1907/046/A00593-00594.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Real decreto* (01-Jun-1907) “autorizando al Ministro del ramo para que presente á las Cortes el adjunto proyecto de ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos navales militares”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1907/159/A00947-00950.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real decreto* (09-Set-1907) “reorganizando la Policía gubernativa de Madrid”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1907/254/A01056-01057.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Real orden* (11-Set-1907) “aprobatoria del adjunto Reglamento de la Escuela de Policía de Madrid, y nombrando el Director y Profesorado de la misma”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1907/255/A01071-01071.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Real orden* (02-Nov-1907) “Reglamento para la aplicación a las costas de España, islas Baleares y

- archipiélago canario del sistema de balizamiento propuesto por la Conferencia Marítima Internacional de Washington de 1889*”.
- Ley (07-Jan-1908) “*reformando los Institutos, organismo y servicios de la Marina, y la creación, dentro de los recursos disponibles, de nuevos elementos de fuerzas que son materia de la presente ley*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1908/008/A00089-00091.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Real decreto (16-Jan-1908) “*reorganizando los servicios de la Armada*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1908/017/A00203-00206.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Ley (27-Fev-1908) “*organizando la Policía gubernativa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1908/060/A00873-00875.pdf> (lido em 25-Fev-2019)
- Real decreto (12-Jan-1909) “*disponiendo que el Coronel del Cuerpo de Seguridad dependa directamente del Ministro de la Gobernación*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1909/013/A00123-00123.pdf> (lido em 25-Fev-2019)
- Ley (14-Jun-1909) “*sobre comunicaciones marítimas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1909/168/A01484-01492.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real decreto (18-Nov-1909) “*aprobando el Reglamento para obtener títulos de Piloto y Capitán de la Marina mercante*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1909/324/A00355-00360.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Real decreto (18-Nov-1909) “*aprobando el adjunto Reglamento de disciplina y policía á bordo de los buques mercantes*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1909/325/A00365-00367.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Real orden (25-Nov-1909) “*Reglamento para el reconocimiento de embarcaciones mercantes*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1909/332/A00406-00421.pdf> (lido em 31-Mar-2019)
- Real decreto (15-Dez-1909) “*aprobando el adjunto Reglamento para Patronos de cabotaje y Prácticos de costa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1909/353/A00641-00646.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto (27-Mai-1910) “*aprobando el adjunto Reglamento provisional para el cumplimiento y aplicación de la ley de 14 de Junio de 1909, y derogando los Reales decretos de 3 de Diciembre del mismo año y 28 de Enero último*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1910/148/A00366-00400.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto (07-Mar-1911) “*autorizando al Ministro de este Departamento para que presente á las Cortes un proyecto de ley de Obras de puertos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1911/071/A00708-00711.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real decreto (17-Mar-1911) “*disponiendo se cree en este Ministerio un organismo con la denominación de Inspección general administrativa de las Juntas de Obras de puerto*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1911/077/A00771-00771.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real orden (19-Mai-1911) “*instancia promovida por la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, solicitando se dicte una disposición de carácter general, que abrevie la tramitación de expedientes para la instalación de sus casetas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1911/153/A00630-00630.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Ley (14-Jun-1911) “*disponiendo que los Cabos de mar de puerto formen Cuerpo militar permanente y perciban en lo sucesivo los sueldos fijos anuales correspondientes á los primeros y segundos Contramaestres, á cuyas clases quedan assimilados*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1911/168/A00780-00780.pdf> (lido em 30-Mar-2019)
- Ley (23-Jun-1911) “*considerando adicional al párrafo 3º del artículo 16 de la Ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880, y, por tanto, de interés general y de refugio el puerto de Foz, provincia de Lugo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1911/175/A00840-00840.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Ley (07-Jul-1911) “*disponiendo que cuando haya de crearse una nueva Junta de Obras de Puertos, sea preciso incoar un expediente, en el que se consignen los datos que se indican*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1911/189/A00097-00098.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real decreto (06-Mar-1912) “*aprobando el Reglamento provisional del Cuerpo de Contramaestres de puertos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1912/075/A00762-00763.pdf> (lido em 30-Mar-2019)
- Real decreto (11-Jul-1912) “*aprobando el Reglamento para la ejecución de la ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1912/206/A00188-00196.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Real decreto (27-Nov-1912) “*creando la Dirección General de Seguridad*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1912/333/A00548-00550.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real orden (16-Ago-1913) “*disponiendo se introduzcan en los balizamientos existentes las alteraciones que se consignan en la relación que se publica*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1913/270/A00743-00743.pdf> (lido em 19-Abr-2019)

- Real decreto* (31-Ago-1913) “*derogando el actual Reglamento de Contramaestres de puerto, y disponiendo rija en los sucesivo, con carácter provisional, el que se publica*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1913/246/A00542-00544.pdf> (lido em 31-Mar-2019)
- Real decreto* (15-Set-1913) “*disponiendo que en lo sucesivo se sujeten á las bases que se publican los estudios de las Escuelas de Náutica y Secciones de Náutica agregadas á los Institutos generales y técnicos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1913/262/A00665-00670.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto* (13-Out-1913) “*aprobando con carácter definitivo el Reglamento para aplicación y cumplimiento de la ley de 14 de Junio de 1909 para la Protección y fomento de las industrias y comunicaciones marítimas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1913/294/R00128-00214.pdf> (lido em 24-Mar-2019)
- Real decreto* (02-Jan-1914) “*disponiendo que la Inspección administrativa de Puertos, el Servicio Central de Señales marítimas y el actual Negociado de Puertos se refunden en un solo servicio a las órdenes del Director general de Obras Públicas, con la denominación de Servicio Central de Puertos y Faros*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1914/003/A00034-00035.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Real orden* (14-Jan-1914) Disponível em: http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=9666 (lido em 11-Mar-2019)
- Ley* (29-Dez-1914) “*autorizando al Gobierno de S. M. para ratificar el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, firmado en Londres el 20 de Enero del año próximo pasado*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1915/036/A00358-00387.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Ley* (03-Mar-1915) “*de bases para la de Reclutamiento y Reemplazo de las tripulaciones de los buques de la Armada y organización de reservas navales*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1915/070/A00756-00762.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real decreto* (28-Mai-1915) “*relativo a la organización de las Escuelas de Náutica*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1915/150/A00558-00562.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto* (21-set-1915) “*aprobando con carácter provisional el Reglamento del Cuerpo de Contramaestres de la Armada*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1915/266/A00780-00782.pdf> (lido em 30-Mar-2019)
- Real decreto* (19-Nov-1915) “*aprobando el proyecto de articulado redactado con arreglo a las bases de la ley de 3 de Marzo de 1915, para el reclutamiento y Reemplazo de las tripulaciones de los buques de la Armada y organización de Reservas navales, y disponiendo que el referido proyecto se promulgue como Ley*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1915/328/A00470-00480.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real decreto* (16-Jan-1916) “*aprobando las bases para la reorganización de la Cruz Roja Española*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1916/018/A00130-00130.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real orden, circular* (19-Jan-1916) “*aprobando con carácter provisional las instrucciones que se publican para la aplicación de las disposiciones de la ley de 19 de Noviembre de 1915, referentes al reclutamiento y Reemplazo de la marinería de la Armada*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1918/050/A00530-00535.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real decreto* (22-Ago-1916) “*decidiendo a favor del Ministerio de Marina los expedientes que se indican instruidos en este Ministerio y en el de Fomento*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1916/237/A00413-00414.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Real orden* (30-Out-1916) “*aprobando el plan de señales sonoras para las costas de la Península, islas adyacentes, Canarias, posesiones del Norte de Africa y Cabo de Tres Forcas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1916/313/A00370-00371.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto* (22-Set-1917) “*aprobando, con carácter provisional, el Reglamento orgánico de este Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1917/271/A00805-00828.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Ley* (29-Jun-1918) “*Ley constitutiva del Ejército*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1918/181/A00823-00841.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Real decreto* (06-Nov-1918) “*aprobando el Reglamento de Peritos Inspectores de buques*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1918/314/A00573-00575.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Real orden* (12-Mai-1919) “*aprobando el Reglamento para obtener los títulos de Piloto y Capitán de la Marina mercante*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1919/139/A00594-00599.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Real decreto* (14-Nov-1919) “*creando cinco Secciones, dependientes de la Dirección general de Obras públicas, que se denominarán de Carreteras, Caminos vecinales, de Ferrocarriles, de Aguas y de Puertos, y estarán desempeñadas por Ingenieros del Cuerpo nacional de Caminos, Canales y Puertos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1919/319/A00661-00662.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Real decreto* (01-Jun-1920) “*disponiendo se establezcan en el litoral de la Península, Islas Baleares y Canarias*”

- y Posesiones de Africa, las Estaciones radiogoniométricas que se consideren necesarias para la navegación y defensa del territorio”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1920/162/A00994-00994.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto (19-Out-1920) “modificando el de 6 de Marzo de 1912 y el Reglamento del Cuerpo de Contramaestres de Puerto, en el sentido de que dicho Cuerpo se denominará de Celadores de Puerto y Celadores de primera y Celadores de segunda las dos categorías de que se compone”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1920/295/A00291-00291.pdf> (lido em 30-Mar-2019)
- Real orden (10-Mar-1921) “aprobando el plan de alumbrado marítimo de las Islas Canarias”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1921/095/A00071-00072.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Real decreto (14-Jun-1921) “creando en el Ministerio de la Gobernación y bajo la dependencia del Ministro del mismo, en sustitución de la Dirección general de Seguridad, una Dirección general de Orden público, la cual tendrá a su cargo cuanto se relacione con el mismo en el Reino, y regirá y ordenará el personal y los servicios de la Policía gubernativa”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1921/167/A01034-01037.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Ley (29-Jun-1921) “autorizando al Ministro de este Departamento para celebrar con la Compañía Arrendataria de Tabacos un nuevo contrato con arreglo a las prescripciones que se publican, que durará hasta el 30 de Junio de 1941”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1921/181/A01170-01172.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto (14-Set-1921) “aprobando el Reglamento de unificación de señales de temporal y de puerto en las costas de España”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1921/278/A00035-00040.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Real decreto (15-Out-1921) “aprobando el Reglamento dictado para la ejecución del Convenio celebrado entre el Estado y la Compañía Arrendataria de Tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1921/298/A00249-00266.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto (18-Set-1922) “relativo a la construcción y conservación de las obras de los puertos y su administración, régimen y policía”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1922/263/A01144-01145.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real orden (01-Dez-1922) “aprobando el Reglamento por el que en lo sucesivo se han de regir las Juntas de Obras y las Comisiones administrativas de puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1922/342/A01006-01015.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Real orden (28-Mar-1923) “aprobando las modificaciones que contienen los nuevos Estatutos de la Cruz Roja Española”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1923/094/A00087-00091.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto (25-Abr-1923) “aprobando el Reglamento para la aplicación de la ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de las Armada y de organización de Reservas navales”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1923/130/A00576-00598.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real decreto (21-Jun-1923) “aprobando el proyecto de ley Penal para la Marina mercante”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1923/174/A01152-01157.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Real orden (14-Jul-1923) “Aprobando el plan de radio-faros en las costas españolas presentado por el Servicio Central de Señales Marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1923/241/A00886-00886.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Real orden (16-Ago-1923) “aprobando el Reglamento, que se inserta, para la organización y servicio del Cuerpo de Torreros de Faros”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1923/257/A01083-01094.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Real decreto (11-Out-1923) “Reglamento general de las Juntas de Obras y de las Comisiones administrativas de puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1923/289/A00194-00203.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Real orden (07-Nov-1923) “disponiendo que con las denominaciones de Director general de Seguridad, Subdirector general de este Ramo y Jefes Superiores de la Policía gubernativa de Madrid y Barcelona, ...”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1923/313/A00595-00596.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real decreto (01-Fev-1924) “disponiendo que las Escuelas de Náutica y todo lo que a enseñanzas de la Marina mercante se refiere, quede integrado en la Dirección general de Navegación y Pesca marítima”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/033/A00586-00587.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Real decreto (16-Abr-1924) “aprobando los nuevos Estatutos por los que en lo sucesivo ha de regirse la Cruz Roja Española”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/108/A00346-00351.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto (24-Mai-1924) “creando en el Ministerio de Marina una Subsecretaría que entienda en todos los asuntos atribuidos en la actualidad al Almirante Jefe de aquel Alto Centro”. Disponível em:

- <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/146/A00939-00939.pdf> (lido em 27-Mar-1924)
- Real decreto* (05-Jun-1924) “*creando la Dirección general de Pesca, cuyo funcionamiento será con arreglo a la bases que se insertan*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/158/A01188-01190.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Real decreto* (06-Jun-1924) “*reformando el vigente Reglamento orgánico del Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/159/A01202-01206.pdf> (lido em 27-Mar-2019)
- Real decreto* (06-Jun-1924) “*suprimiendo las actuales Escuelas de Náutica*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/159/A01206-01210.pdf> e o texto corrigido em <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/163/A01250-01254.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Orden* (14-Jun-1924) “*creando el nombramiento de Conductor de embarcaciones de recreo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1934/170/A01799-01799.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto* (17-Jun-1924) “*disponiendo se rija por el Reglamento provisional, que se inserta, la Dirección general de Pesca*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/170/A01362-01365.pdf> (lido em 27-Mar-1924)
- Real decreto* (03-Out-1924) “*aprobando el Reglamento orgánico del Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/281/A00082-00101.pdf> (lido em 27-Mar-2019)
- Real decreto* (28-Out-1924) “*aprobando el Reglamento, [...], para la constitución y funcionamiento de la Junta Consultiva de la Dirección general de Navegación*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1924/306/A00530-00533.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Real decreto* (05-Jan-1925) “*Reglamento para castigar las infracciones que ear materia de pesca cometan las embarcaciones extranjeras en aguas territoriales o jurisdiccionales españolas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1925/011/A00122-00123.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Real decreto* (09-Jan-1925) “*creando el empleo de Celador mayor en el Cuerpo de Celadores de Puerto*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1925/014/A00166-00166.pdf> (lido em 31-Mar-2019)
- Real decreto* (07-Fev-1925) “*aprobando el proyecto de Estatuto, Reglamento que se inserta, relativo al funcionamiento de las Escuelas de Náutica y régimen de su Profesorado*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1925/050/A00758-00771.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real orden* (26-Fev-1925) “*relativa a la Escuela de Policía*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1925/059/A00947-00948.pdf> (lido em 24-Fev-2019)
- Real orden* (01-Mai-1925) “*aprobando las reglas por las que habrá de regirse el funcionamiento de las Escuelas oficiales de Náutica en el orden administrativo económico*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1925/131/A00812-00814.pdf> (lido em 25-Abr-2019)
- Real decreto* (17-Jun-1925) “*declarando de interés general el puerto de Tortosa (Tarragona) a los efectos de que por el Estado se haga el estudio correspondiente*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1925/169/A01808-01809.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Real decreto-ley* (10-Jul-1925) “*aprobando el proyecto de título, que se inserta, que se adicionará a la vigente ley de Enjuiciamiento militar de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1925/193/A00314-00318.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real decreto* (04-Dez-1925) “*suprimiendo la Subsecretaría de la Presidencia del Consejo de Ministros y las de todos los Ministerios*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1925/339/A01243-01244.pdf> (lido em 27-Mar-2019)
- Real decreto-ley* (30-Abr-1926) “*creando una Junta Central de Puertos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1926/121/A00668-00671.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real orden* (04-Fev-1926) “*aprobando el Reglamento orgánico del Ministerio de Marina*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1926/051/A00936-00957.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Real orden* (04-Ago-1926) “*declarando puertos de refugio para embarcaciones pesqueras, los que figuran en el cuadro que se inserta*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1926/229/A01062-01063.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto-ley* (22-Out-1926) “*aprobando el Reglamento para la organización y régimen de la Junta Central de Puertos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1926/300/A00530-00533.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real decreto-ley* (26-Nov-1926) “*estableciendo la Organización Corporativa Nacional*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1926/331/A01098-01106.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Real decreto-ley* núm. 1.313 (19-Jul-1927) “*disponiendo quede redactado en la forma que se indica el artículo 12 de la ley Penal de la Marina mercante*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1927/204/A00466-00467.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto* núm. 2.115 (07-Dez-1927) “*constituyendo el Servicio Hidrográfico de la Armada con arreglo a las Bases que se insertan*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1927/347/A01549-01550.pdf> (lido em 26-Mar-2019)

- Real decreto-ley núm.148 (19-Jan-1928) “derogando la ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880, sustituyéndola por la que se inserta, que al efecto se aprueba”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1928/020/A00530-00535.pdf> (lido em 04-Abr-2019)*
- Real decreto núm.163 (19-Jan-1928) “derogando los que se indican, por los que fueron aprobados el Reglamento para la ejecución de la ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880, y el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de puertos, y aprobando los Reglamentos indicados, que se insertan”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1928/021/A00562-00581.pdf> (lido em 04-Abr-2019)*
- Real decreto-ley núm.390 (24-Fev-1928) “declarando puertos de interés general los que se indican; que los puertos clasificados como de refugio por Real orden de 4 de Agosto de 1926, conserven dicho carácter y sus obras sean costeadas por el Estado; que en los puertos de interés local las obras se ejecuten con cargo a los fondos de las Diputaciones o Ayuntamientos de que dependan...”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1928/056/A01266-01266.pdf> (lido em 17-Abr-2019)*
- Real decreto-ley núm.1888 (03-Nov-1928) “organizando en la forma que se indica los Departamentos ministeriales”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1928/309/A00779-00781.pdf> (lido em 29-Mar-2019)*
- Real decreto-ley núm.1498 (17-Jun-1929) “modificando en el sentido que se indica artículos de la ley de Puertos de 19 de Enero de 1928; el artículo 4º del Reglamento para la aplicación de dicha Ley, y los artículos que se indican del título adicional a la ley de Enjuiciamiento militar de Marina”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1929/169/A01610-01611.pdf> (lido em 16-Abr-2019)*
- Real decreto-ley núm.660 (26-Fev-1930) “disponiendo vuelvan a la Dirección de Navegación los servicios de Pesca marítima”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1930/058/A01362-01362.pdf> (lido em 29-Mar-2019)*
- Real orden núm.150 (14-Jun-1930) “aprobando el Reglamento, que se inserta, para la organización y servicio del Cuerpo de Torreros de faros”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1930/187/A00176-00186.pdf> (lido em 11-Abr-2019)*
- Real decreto núm.2.100 (17-Set-1930) “aprobando el Reglamento, que se inserta, de Guardapescas Jurados”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1930/268/A01754-01756.pdf> (lido em 01-Abr-2019)*
- Real decreto núm.2.264 (15-Out-1930) “relativo a la organización del Ministerio de Marina”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1930/289/A00339-00340.pdf> (lido em 26-Mar-2019)*
- Real decreto núm.2.649 (25-Nov-1930) “aprobando, con carácter provisional, el Reglamento orgánico, que se inserta, de la Policía gubernativa”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1930/333/A01254-01266.pdf> (lido em 27-Fev-2019)*
- Real decreto núm. 660 (14-Jan-1931) “relativo a Inspectores de buques mercantes”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/042/A00794-00797.pdf> (lido em 03-Mar-2019)*
- Decreto (14-Abr-1931) “nombrando Presidente del Gobierno provisional de la República a D. Niceto Alcalá-Zamora y Torres”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/105/A00193-00194.pdf> (lido em 30-Abr-2019)*
- Decreto (17-Abr-1931) “derogando la ley de 23 de Marzo de 1906, denominada de Jurisdicciones”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/109/A00230-00230.pdf> (lido em 30-Abr-2019)*
- Orden (17-Abr-1931) “Reglamento para el balizamiento de las costas de España, islas adyacentes, Canarias y Posesiones de Africa”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/120/A00426-00427.pdf> (lido em 18-Abr-2019)*
- Orden (18-Abr-1931) “relativa a reforma de artículos de la ley de Organización de los Tribunales de Marina, y ley de Enjuiciamiento, también de Marina, en los casos que los mismos aluden (Administración de Justicia, fórmula de exhortos, etc.), y disponiendo se haga referencia al Presidente del Gobierno provisional de la República española”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/112/A00266-00266.pdf> (lido em 17-Abr-2019)*
- Orden (08-Mai-1931) “declarando anulada y sin efecto la ley Penal de la Marina mercante”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/130/A00647-00647.pdf> (lido em 24-Abr-2019)*
- Decreto (11-Mai-1931) “determinando la jurisdicción de los Tribunales de Guerra y Marina”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/132/A00670-00671.pdf> (lido em 24-Abr-2019)*
- Decreto (20-Mai-1931) “disponiendo que una Comisión designada por el Director general de Navegación, Pesca e Industria marítimas, y presidida por él, presente en el más breve plazo posible, al Ministro de este Departamento, un proyecto de organización de la Marina mercante, Navegación mercantil e Industrias marítimas, con arreglo a las bases que se insertan”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/147/A00959-00960.pdf> (lido em 26-Mar-2019)*
- Decreto (09-Jun-1931) “dictando las disposiciones que se indican para cumplimiento en la jurisdicción de Marina de lo dispuesto en Decreto del Gobierno provisional de la República de 11 de Mayo último”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/168/A01442-01444.pdf> (lido em 24-Abr-2019)*

- Decreto* (10-Jul-1931) “relativo a la organización de la Marina militar”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/199/A00531-00539.pdf> (lido em 29-Mar-2019)
- Decreto* (22-Ago-1931) “restableciendo en todo vigor la ley Penal para la Marina mercante, de 7 de Noviembre de 1923”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1931/235/A01412-01413.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Decreto* (13-Out-1931) “dictando nuevas normas para el funcionamiento de la Cruz Roja Española”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/287/A00251-00255.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Ley* (24-Nov-1931) “aprobando y ratificando con fuerza de Ley desde la fecha de su vigencia como Decreto, el de 10 de Julio del año actual, referente a la organización de la Marina militar, con las modificaciones que se indican”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/331/A01226-01229.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Ley* (27-Nov-1931) “relativa a los Jurados mixtos, del trabajo industrial y rural, de la propiedad rústica y de la producción y las industrias agrarias”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/332/A01251-01262.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto* (16-Dez-1931) “disponiendo que el Ministerio de Economía Nacional se denomine en lo sucesivo Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, [...]; y que el Ministerio de Fomento se denomine Ministerio de Obras públicas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1931/351/A01762-01762.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Decreto* (04-Jan-1932) “relativo a organización de las Dependencias que se indican de este Ministerio”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/005/A00068-00069.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Ley* (12-Jan-1932) “creando, dependiente de este Ministerio una Subsecretaría de la Marina civil, en la cual se centralizarán los servicios que se indican”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/020/A00498-00501.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Ley* (30-Jan-1932) “aumentando en 2.000 el número de Guardias de Seguridad de primera clase, con el número de Jefes, Oficiales y clases necesarios, y en 100 el de Vigilantes-conductores de vehículos de la Dirección general de Seguridad, y autorizando las adquisiciones que se indican”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/036/A00914-00916.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Ley* (18-Fev-1932) “disponiendo que los Directores locales de Navegación y Pesca, Comandantes de Marina de las provincias, deberán corregir con multas, hasta el límite de 2.000 pesetas, las fallas contra las Leyes, Reglamentos y reglas generales de Policía de la navegación, de las industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la ley Penal para la Marina mercante; y que las multas que se impongan por infracciones en pesca de arrastre no sean inferiores a 500 pesetas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/051/A01251-01251.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Decreto* (16-Ago-1932) “suprimiendo en el Ministerio de la Guerra la Dirección general de la Guardia civil; transfiriendo al Ministerio de la Gobernación todos los organismos y servicios del Instituto de la Guardia civil que no resulten suprimidos en virtud de este Decreto, y creando en el Ministerio de la Gobernación la Inspección general de la Guardia civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/230/A01251-01252.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Decreto* (30-Ago-1932) “aprobando el Reglamento provisional, que se inserta, del Cuerpo general de Servicios Marítimos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/247/A01659-01660.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Decreto* (30-Ago-1932) “aprobando el Reglamento provisional, que se inserta, del Cuerpo de Servicios Auxiliares de Seguridad y Vigilancia de los puertos y de la pesca”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/247/A01667-01668.pdf> (25-Mar-2019)
- Decreto* (30-Ago-1932) “aprobando el Reglamento provisional para la ejecución de la Ley de 12 de Enero de 1932, que crea la Subsecretaría de la Marina civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/248/A01691-01702.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Decreto* (14-Set-1932) “relativo a la constitución y atribuciones de la Inspección general de la Guardia civil y de la Sección especialmente afecta al despacho de los asuntos de personal y servicios del referido Instituto, creadas en este Ministerio por la Ley de 8 del mes actual”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/261/A02005-02010.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Decreto* (23-Set-1932) “disponiendo que desde el día 1.º de Noviembre próximo del año actual, los fondos formados con la sexta parte de los recaudado por derechos de practicaes y amarraes en todos los puertos de España, ingresen en una masa común, bajo la denominación de "Fondo económico de practicaes"". Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/269/A02171-02173.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Decreto* (02-Out-1932) “disponiendo que los servicios hidrográficos correrán a cargo del Estado Mayor de la Armada, del Observatorio de Marina y de la Subsecretaría de la Marina civil en la forma que se detalla en los artículos que se mencionan”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/280/A00082-00083.pdf> (lido em 22-Abr-2019)

- Decreto* (27-Out-1932) “creando en este Ministerio la Dirección general de Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1932/302/A00616-00617.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Orden* (05-Fev-1933) “aprobando el Reglamento provisional, que se inserta, del Cuerpo de Servicios Auxiliares de Seguridad y Vigilancia en los Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1933/046/A01236-01239.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Orden* (06-Mar-1933) “disponiendo que la Dirección general de Puertos organice sus servicios en la forma que se indica”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1933/068/A01854-01855.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto* (02-Jun-1933) “aprobando el Reglamento general orgánico de la Cruz Roja Española”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1933/222/A00948-00976.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Ley* (28-Jul-1933) “de Orden público”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1933/211/A00682-00690.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Ley* (26-Ago-1933) “disponiendo que el Ministro de este Departamento publique un nuevo texto de la ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de la Armada, con arreglo a las Bases que se insertan”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1933/243/A01410-01410.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Ley* (07-Set-1933) “aprobando el acuerdo relativo a las señales marítimas, con el Reglamento referente a ciertas categorías de las mencionadas señales, y el acuerdo concerniente a los barcos faros tripulados que se hallen situados fuera de su puesto normal, con su correspondiente Reglamento, firmados en Lisboa el 23 de Octubre de 1930”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1933/255/A01658-01661.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Decreto* (18-Out-1933) “relativo a la coordinación de servicios en el Instituto de la Guardia civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1933/292/A00489-00491.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Orden* (07-Nov-1933) “aprobando las instrucciones que se insertan, complementarias a los artículos y reglas del Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar, relativas a material de salvamento”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1933/321/A01107-01116.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Decreto* (14-Dez-1933) “aprobando como Ley de la República la de Reclutamiento y Reemplazo de la marinería de la Armada, que se publica”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1933/353/A01930-01939.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Orden* (31-Dez-1933) “aprobando las Instrucciones provisionales, que se insertan, para la aplicación de la ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1934/003/A00038-00044.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Orden* (21-Fev-1934) “relativa a la vigilancia y policía de la pesca en toda la extensión de las aguas jurisdiccionales nacionales”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1934/061/A01691-01691.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Decreto* (11-Mai-1934) “autorizando al Ministro de este Departamento para que presente a las Cortes un proyecto de Ley reorganizando la Subsecretaría de la Marina civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1934/140/A01170-01172.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Decreto* (11-Mai-1934) “autorizando al Ministro de este Departamento para que presente a las Cortes un proyecto de Ley reorganizando la Subsecretaría de la Marina civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1934/140/A01170-01172.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Decreto (rectificado)* (21-Nov-1934) “dictando normas para ajustar la organización de los servicios de navegación y pesca de la Subsecretaría de la Marina civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1934/331/A01618-01619.pdf> (lido em 25-Mar-2019)
- Decreto* (24-Nov-1934) “autorizando al Ministro de este Departamento para presentar a las Cortes un proyecto de ley reorganizando el Servicio Hidrográfico de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1934/332/A01659-01660.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Decreto* (13-Fev-1935) “disponiendo que los Jurados mixtos de Obras de Puertos dependerán en lo sucesivo de este Ministerio”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/045/A01323-01325.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto* (21-Fev-1935) “disponiendo se constituyan Jurados mixtos de Puertos en las provincias y localidades que se citan”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/053/A01585-01586.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Orden* (26-Fev-1935) “determinando la jurisdicción y los domicilios de los Jurados mixtos de Puertos provinciales, en la forma que se inserta”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/059/A01744-01747.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Ley* (16-Jul-1935) “disponiendo que por el Ministro de este Departamento podrá autorizarse la constitución de Jurados mixtos para determinadas industrias”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/198/A00614-00616.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Ley* (01-Ago-1935) “autorizando al Gobierno para que, por Decreto acordado en Consejo de Ministros,

- reorganice los diferentes servicios de cada uno de los Departamentos ministeriales”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/214/A01096-01099.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Decreto (29-Ago-1935) “aprobando el texto refundido de la legislación sobre Jurados mixtos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/244/A01728-01738.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto (29-Ago-1935) “aprobando el Reglamento provisional para la aplicación de la ley de Reclutamiento y Reemplazo de la Marinería de la Armada, de 14 de Diciembre de 1933”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/248/A01834-01883.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Decreto (19-Set-1935) “disponiendo que los actuales Ministerios de “Trabajo, Sanidad y Previsión” y de “Justicia” se refundan en uno que se denomine “Ministerio de Trabajo y de Justicia”, que se refundan en un solo Departamento, que se denominará “Ministerio de Obras públicas y Comunicaciones”, los actuales de “Obras públicas” y de “Comunicaciones”, y que los actuales Departamentos de “Agricultura” y de “Industria y Comercio” constituyan uno solo con la denominación de “Agricultura, Industria y Comercio””. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/263/A02227-02227.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Decreto (28-Set-1935) “disponiendo que, a partir de 1.º de Octubre próximo, los Servicios centrales de la Administración, en los diferentes Departamentos ministeriales, serán reorganizados con arreglo a las normas que se publican”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/272/A02414-02415.pdf> (lido em 26-Mar-2019)
- Orden (04-Out-1935) “disponiendo que las Secciones que han de integrar la Subsecretaría de Obras Públicas sean las que se indican”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/309/A01041-01042.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto (16-Out-1935) “relativo a la organización de este Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/291/A00438-00441.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Decreto (30-Out-1935) “relativo a la organización de los servicios de este Ministerio”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/305/A00924-00927.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto (19-Nov-1935) “disponiendo que los límites de las distintas provincias y distritos marítimos en que se halla dividido el litoral marítimo sean los que en la relación que se publica se indican”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1935/356/A02511-02513.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Decreto (19-Fev-1936) “disponiendo que el actual Ministerio de Trabajo, Justicia y Sanidad se divida en dos Ministerios, que se denominarán de Justicia y de Trabajo, Sanidad y Previsión; que el Ministerio de Obras públicas y Comunicaciones se divida en dos Ministerio de Obras públicas y Ministerio de Comunicaciones y Marina mercante; y que el actual Ministerio de Comunicaciones y Marina mercante; y que el actual Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio se divida también en dos Ministerios, que se denominarán Ministerio de Agricultura y Ministerio de Industria y Comercio”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1936/051/B01467-01467.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto (28-Fev-1936) “restableciendo en este Ministerio tres Direcciones generales denominadas: de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera; de Carreteras y Caminos vecinales, y de Obras hidráulicas y Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1936/060/B01694-01695.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto (02-Jun-1936) “restableciendo en toda su fuerza y vigor, hasta tanto pueda llevarse a cabo la creación de la Academia, el Decreto de 7 de Febrero del año actual (GACETA número 14) y Orden del Ministerio de la Guerra de 2 de julio de 1935 (B. O. número 146) que determinan las condiciones que han de reunir los Oficiales procedentes de las Armas generales que soliciten Ingreso en el Instituto de la Guardia civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1936/156/B02028-02029.pdf> (lido em 09-Mar-2019)
- Decreto (05-Jun-1936) “estableciendo una cóngrua entre los Prácticos de Puerto”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1936/166/B02338-02339.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Declaración del Bando (28-Jul-1936) “de la Junta de Defensa Nacional de España”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1936/003/J00009-00010.pdf> (lido em 13-Mar-2019)
- Decreto (30-Ago-1936) “reorganizando el Instituto de la Guardia civil, que en lo sucesivo se denominará Guardia Nacional Republicana”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1936/244/B01564-01564.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Decreto (23-Set-1936) “declarando que el Estado se incauta de la Compañía Arrendataria de Tabacos, sus dependencias centrales, fábricas, depósitos y existências”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1936/268/B01945-01946.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Orden (19-Nov-1936) “aprobando la modificación de los Estatutos de la Cruz Roja Española”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1936/055/A00382-00385.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Decreto (02-Dez-1936) “Dictando reglas para coordinar el servicio de las Autoridades locales con los Jefes Superiores de su zona o demarcación”. Disponível em:

- <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1936/050/A00343-00343.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Orden (17-Dez-1936) “sobre organización del Servicio Hidrográfico y de Navegación”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1936/354/B01040-01040.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Decreto (26-Dez-1936) “creando, a los efectos del mantenimiento del orden público, el Consejo Nacional de Seguridad que estará constituido en la forma que se indica y con las funciones que se determinan”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1936/362/B01124-01126.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Decreto-ley (16-Fev-1937) “Organizando la vida civil de las provincias ocupadas y fijando las facultades, jerarquías y relaciones entre las Autoridades militares y civiles”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1937/122/A00450-00452.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Orden (20-Out-1937) “disponiendo pasen a depender de la nueva Inspección general del Cuerpo de Seguridad las Secciones y Negociados de la Guardia Nacional Republicana que se mencionan, y resolviendo que el General don José Sanjurjo y Rodríguez de Arias quede a las órdenes de dicho Cuerpo”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1937/293/B00253-00253.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Ley (30-Jan-1938) “organizando la Administración Central del Estado”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1938/467/A05514-05515.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Decreto (16-Fev-1938) “organizando los Servicios del Ministerio de Obras Públicas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1938/484/A05818-05819.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto (09-Mar-1938) “Queda aprobado el Fuero del Trabajo ...”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1938/505/A06178-06181.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Decreto (29-Abr-1938) “declarando rescindido sin expresión de compra el concurso entre el Estado y la Compañía Arrendataria de Tabacos, y dictando normas para liquidación del contrato y creando el Monopolio por cuenta del Estado”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1938/121/B00625-00627.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Decreto (06-Jul-1938) “disponiendo que a partir de primero del mes actual y liquidándose el último día de cada mes, se establece una congrúa de quinientas pesetas para los Prácticos de puerto, con las condiciones que se detallan”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1938/189/B00092-00093.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Decreto (15-Dez-1938) “suprimiendo los Jurados mixtos del trabajo y encomendando su competencia a las Magistraturas de Trabajo”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1938/177/A03125-03126.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Orden (07-Dez-1938) “circular dando normas para el desarrollo del Decreto para militarización de los Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1938/342/B00983-00986.pdf> (lido em 29-Mar-2019)
- Ley (29-Dez-1938) “por la que se modifica la de 30 de enero de 1938, que organizó la Administración Central del Estado”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1938/183/A03216-03217.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Orden (01-Jan-1939) “anulando los nombramientos con la denominación de Celadores de Puerto y concediéndoles en su lugar el de Agentes de 2.ª de Policía Marítima”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/005/A00090-00090.pdf> (lido em 29-Mar-2019)
- Ley (11-Abr-1939) “aprobando el plan de Obras Públicas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/115/A02236-02242.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto (26-Abr-1939) “constituyendo una Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado para la Administración de todos los puertos nacionales”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/118/A02279-02280.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto (26-Abr-1939) “disponiendo que el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras y Servicios y de las Comisiones Administrativas de Puertos, aprobado por R. D. de 19 de enero de 1928, se aplique sin excepción a todos los referidos organismos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/118/A02280-02280.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Ley (08-Mai-1939) “sobre la organización y Servicios de la Marina Mercante y Pesca Marítima”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/135/A02658-02659.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Orden (31-Mai-1939) “organizando las Secciones de los Servicios Nacionales de este Ministerio”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/153/A03009-03010.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Decreto (16-Jul-1939) “disponiendo la creación de cinco escuelas medias de Pesca emplazadas en los puertos que se determinan”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/209/A04077-04078.pdf> (lido em 25-Abr-2019)
- Ley (08-Ago-1939) “por la que se modifica la organización de la Administración Central del Estado establecida por las de 30 de enero y 29 de diciembre de 1938”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/221/A04326-04327.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Ley (16-Ago-1939) “sobre organización del Ministerio de Marina”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/232/A04575-04577.pdf> (lido em 05-Mar-2019)

- Ley (23-Set-1939) “reorganizando la Dirección General de Seguridad”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/269/A05333-05334.pdf> (lido em 25-Fev-2019)
- Orden (07-Out-1939) “organizando las cuatro Comisariás Generales dependientes de la Dirección General de Seguridad”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/281/A05646-05646.pdf> (lido em 27-Fev-2019)
- Orden (19-Out-1939) “sobre emplazamiento de Escuelas Medias de Pesca”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/321/A06460-06460.pdf> (lido em 25-Abr-2019)
- Ley (24-Nov-1939) “creando el Consejo Superior de Investigaciones Científicas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/332/A06668-06671.pdf> (lido em 30-Abr-2019)
- Orden (01-Dez-1939) “restableciendo la organización de los Fondos de Practicaje”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/339/A06849-06849.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Orden (22-Dez-1939) “nombrando la Junta encargada de la Administración del Fondo Económico de Practicajes”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1939/361/A07313-07314.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley (15-Mar-1940) “reorganizando el benemérito Cuerpo de la Guardia Civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1940/077/A01862-01866.pdf> (lido em 22-Fev-2019)
- Ley (29-Mar-1940) “disponiendo la apertura de un concurso para la adquisición de salvavidas con destino a la Marina de Guerra y para particulares”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1940/091/A02172-02174.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley (12-Jul-1940) “por la que se dispone se transforme en Subsecretaría la actual Secretaría General del Ministerio del Ejército”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1940/199/A04965-04967.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Decreto (31-Jul-1940) “por el que se reorganiza la Marinería y el Cuerpo Subalterno de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1940/225/A05588-05594.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Orden (14-Ago-1940) “reorganiza la Comisión Permanente de Faros”.
- Decreto (05-Set-1940) “sobre constitución de las Juntas de Obras de Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1940/262/A06477-06477.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Orden (23-Set-1940) “referente a la reorganización de las Comisiones permanentes de las Juntas de Obras de Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1940/270/A06675-06675.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Ley (23-Nov-1940) “por la que se modifica la de 12 de julio último, en que se reorganizaba el Ministerio del Ejército, disponiendo que el cargo de Director General de la Guardia Civil sea ejercicio por un Teniente General”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1940/342/A08395-08395.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Decreto (24-Fev-1941) “por el que se autoriza la prórroga por un año del vigente Arrendamiento del Monopolio de Tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/071/A01771-01771.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Orden (07-Mar-1941) “por la que se crea la “Agrupación de Maquinaria y Material Complementario para Trabajos Marítimos”, dependiente de la Comisión administrativa de Puertos, a cargo directo del Estado”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/072/A01793-01794.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Ley (08-Mar-1941) “por la que se reorganizan los servicios de Policía”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/098/A02340-02344.pdf> (lido em 26-Fev-2019)
- Ley (29-Mar-1941) “que restablece el Código penal de la Marina de Guerra la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales de Marina y Ley de Enjuiciamiento Militar del mismo Ramo”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/099/A02375-02375.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley (29-Mar-1941) “para la seguridad del Estado”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/101/A02434-02444.pdf> (lido em 27-Fev-2019)
- Decreto (18-Abr-1941) “por el que se deja sin efecto la refundición de los Cuerpos de Vigilancia de la Pesca y de Seguridad y Vigilancia en los Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/121/A03034-03034.pdf> (lido em 29-Mar-2019)
- Ley (18-Abr-1941) “por la que se aprueba el Plan de Obras Públicas complementaria del que se comprende en la Ley de 11 de abril de 1939”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/122/A03064-03069.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Orden (23-Abr-1941) “sobre auxilios a las familias de Prácticos de Puertos, afectadas por consecuencia de la guerra y que hoy se encuentran en situación precaria”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/122/A03076-03076.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Orden (21-Ago-1941) “por la que se dispone la organización y funcionamiento de las Escuelas Medias de Pesca”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/244/A06690-06696.pdf> (lido em 25-Abr-2019)

- Orden (30-Set-1841) “por la que se establece para los buques de cabotaje la obligatoriedad de los servicios de practicaes”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/276/A07616-07616.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Orden (18-Dez-1941) “por la que se modifica la de 30 de septiembre que estableció la obligatoriedad de los servicios de practicaes para los buques de cabotaje”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1941/356/A10016-10016.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Decreto (31-Dez-1941) “por el que se dispone la ejecución de la Ley reorganizadora de la Policía, de 8 de marzo de 1941”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1942/065/A01627-01632.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Ley (19-Fev-1942) “por la que se crea la Subsecretaría de la Marina Mercante”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1942/066/A01642-01644.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Orden (26-Fev-1942) “por la que se aprueban los Reglamentos de la Escuela General de Policía y de la Academia Especial de Policía Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1942/062/A01548-01566.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Decreto (16-Jun-1942) “por el que se prorroga el contrato celebrado entre el Estado y la Compañía Arrendataria de Tabacos por un año, que terminará el 30 de junio de 1943”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1942/185/A04835-04835.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Ley fundamental (17-Jul-1942) “de creación de las Cortes Españolas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1942/200/A05301-05303.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Orden (04-Dez-1942) “por la que se organizan los Servicios de pendientes de la Subsecretaría de la Marina Mercante”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1942/341/A09962-09963.pdf> (lido em 25-Abr-2019)
- Orden (24-Dez-1942) “por la que se unifican diversas disposiciones en relación con el personal de Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1943/010/A00344-00346.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Decreto (21-Mai-1943) “por el que se prorroga el contrato vigente con la Compañía Arrendataria de Tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1943/160/A05553-05553.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Ley (13-Dez-1943) “sobre creación de la Sección de Celadores de Puerto y Pesca dentro del Cuerpo de Suboficiales de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1943/351/A11993-11997.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Ley (30-Dez-1943) “sobre creación del Instituto Hidrográfico de la Marina”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1944/001/A00005-00007.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Decreto (24-Jan-1944) “por el que se señalan nuevos límites a las provincias marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1944/038/A01065-01068.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Ley (18-Mar-1944) “de bases para la concesión por concurso de la explotación del Monopolio de Tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1944/082/A02378-02385.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Decreto (31-Mai-1944) “sobre bases del concurso para la adjudicación de los Servicios relativos a la explotación del Monopolio de Tabaco y otros a él anejos, conforme a lo dispuesto en la Ley de 18 de marzo de 1944”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1944/158/A04450-04452.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Ley (25-Nov-1944) “por la que se dictan normas para cubrir las vacantes de Oficiales en el Cuerpo de la Guardia Civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1944/332/A08955-08956.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Decreto (03-Fev-1945) “por el que se adjudica el concurso para la administración del Monopolio de Tabacos y Servicios Anejos, a la proposición suscrita por la Compañía Arrendataria de Tabacos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1945/046/A01302-01303.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Decreto (03-Mar-1945) “por el que se aprueba el proyecto de Contrato para la explotación y administración del Monopolio de Tabacos y Servicios Anejos”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1945/075/A02036-02044.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Ley fundamental (17-Jul-1945) “Fuero de los españoles, texto fundamental definidor de los derechos y deberes de los mismos y amparador de sus garantías”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1945/199/A00358-00360.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Decreto (11-Set-1945) “por el que se aprueba el Reglamento provisional para la práctica de los Servicios de Vigilancia Terrestre y Marítima de “Tabacalera, S. A.””. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1945/274/A02046-02051.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Ley fundamental (22-Out-1945) “por la que el Jefe del Estado podrá someter a referendun aquellas Leyes que su trascendencia lo aconseje o el interés público lo demande”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1945/297/A02522-02522.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Orden (17-Jun-1946) “por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo en las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos de España”. Disponível em:

- <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1946/171/A05001-05012.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Orden (14-Mar-1947) “*por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajos Portuarios*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1947/124/A02642-02659.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Ley fundamental (20-Jul-1947) “*de Sucesión en la Jefatura del Estado*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1947/208/A04238-04239.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Decreto (07-Abr-1948) “*por el que se resuelve la competencia suscitada entre el Juzgado Permanente número dos de la Zona Aérea de Marruecos y el Juzgado de Primera instancia de Tetuán*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1948/107/A01414-01415.pdf> (lido em 13-Mar-2019)
- Decreto (29-Abr-1949) “*por el que se aprueba el Reglamento para balizamiento de las costas de España, Islas adyacentes, Canarias y posesiones españolas de África*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1949/139/A02282-02291.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Decreto (14-Abr-1950) “*por el que se aprueba el Reglamento de la Mutualidad Benéfica de Prácticos de Puerto de España*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1950/118/A01842-01845.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley (13-Jul-1950) “*sobre reclutamiento de oficialidad para el Cuerpo de la Guardia Civil*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1950/195/A03055-03056.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Orden (13-Nov-1951) “*por la que se aprueban las Ordenanzas de la Guardia Marítima Colonial de los Territorios Españoles del Golfo de Guinea*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1951/343/A05524-05526.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Ley (17-Jul-1953) “*por la que se reorganizan las Fuerzas del Cuerpo de la Guardia Civil y del de la Policía Armada y de Tráfico*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1953/199/A04333-04339.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Decreto (11-Set-1953) “*por el que se dispone el Reglamento de abordajes que deberán observar y cumplir los navegantes españoles*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1953/315/A06656-06661.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Decreto (17-Dez-1954) “*sobre reorganización del Servicio de Inspección de "Tabacalera, S. A."*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1954/365/A08591-08591.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Ley (22-Dez-1955) “*por la que se aprueba el texto articulado de la Ley Penal y disciplinaria de la Marina Mercante*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1955/359/A07815-07824.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Orden (08-Fev-1956) “*por la que se regula el funcionamiento del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1956/045/A01032-01034.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Ley (12-Mai-1956) “*de protección y renovación de la Flota Mercante española*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1956/134/A03066-03071.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Orden (22-Mar-1958) “*por la que se reorganiza la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1958/117/A00900-00900.pdf> (lido em 16-Abr-2019)
- Ley fundamental (17-Mai-1958) “*por la que se promulgan los principios del Movimiento Nacional*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1958/119/B04511-04512.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Decreto (04-Jul-1958) “*por el que se aprueba el Reglamento General de Practicajes, que habrá de re gir en todos los puertos nacionales*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1958/206/A01515-01521.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Orden (07-Out-1958) “*por la que se aprueba el nuevo modelo del que deberán ir provistos los buques nacionales*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1958/245/A01751-01752.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Decreto (10-Out-1958) “*por el que se regulan las atribuciones y deberes de Gobernadores Civiles*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1958/269/A09722-09728.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Decreto (31-Out-1958) “*por el que se determinan el número y ámbito territorial de las Comisarias Generales y Jefaturas Superiores de Policía de la Dirección General de Seguridad*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1958/269/A09728-09729.pdf> (lido em 27-Fev-2019)
- Ley 45/1959 (30-Jul-1959) “*de Orden Público*”. Disponível em: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1959/182/A10365-10370.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Decreto 599/1961 (06-Abr-1961) “*por el que se reorganizan los servicios dependientes del Ministerio de Obras Públicas adscritos a la Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1961/04/13/pdfs/A05605-05606.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Decreto 1002/1961 (22-Jun-1961) “*por el que se regula la vigilancia marítima del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal para la Represión del Contrabando*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1961/07/03/pdfs/A09942-09943.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Ley 144/1961 (23-Dez-1961) “*sobre reorganización de las Enseñanza Náuticas y de Pesca*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1961/12/29/pdfs/A18342-18344.pdf> (lido em 25-Abr-2019)

- Ley 168/1961* (23-Dez-1961) “sobre sanciones por faltas cometidas contra las Leyes, Reglamentos y reglas generales de policía de navegación, de las industrias marítimas y de los puertos, no comprendidas en la Ley Penal de la Marina Mercante”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1961/12/30/pdfs/A18408-18408.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Orden* (13-Jun-1962) “por la que se crea la Comisión Nacional para evitar la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1962/06/19/pdfs/A08436-08436.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Decreto 1829/1962* (19-Jul-1962) “por el que se crea la Subdirección General de Puertos y Señales Marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1962/07/24/pdfs/A10321-10321.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Orden* (24-Jul-1962) “por la que se reorganiza la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1962/08/01/pdfs/A10783-10784.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley 60/1962* (24-Dez-1962) “por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1962/12/27/pdfs/A18269-18273.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Ley 93/1962* (24-Dez-1962) “sobre sanciones a las infracciones que en materia de pesca cometan las embarcaciones extranjeras en aguas territoriales o jurisdiccionales españolas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1962/12/27/pdfs/A18297-18298.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Ley 27/1963* (02-Mar-1963) “por la que se crea el nuevo Organismo Administrativo Junta Central de Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1963/03/05/pdfs/A03748-03749.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Decreto 1709/1963* (11-Jul-1963) “por el que se reorganizan los Servicios Provinciales de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1963/07/24/pdfs/A11204-11204.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Orden* (11-Jul-1963) “por la que se amplían las funciones de la Comisión Nacional para evitar la contaminación de las aguas de mar por los hidrocarburos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1963/07/19/pdfs/A11012-11012.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Ley 31/1964* (29-Abr-1964) “por la que se reorganiza la Sección de Celadores de Puerto y Pesca del Cuerpo de Suboficiales de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1964/05/04/pdfs/A05700-05701.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Orden* (31-Dez-1964) “por la que se modifica la composición de la Comisión Permanente de Faros”.
- Decreto 487/1965* (25-Fev-1965) “por el que se fija la división del litoral en provincias y distritos marítimos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1965/03/13/pdfs/A03863-03866.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Decreto 1289/1965* (20-Mai-1965) “por el que se declaran de aplicación, a partir del 26 de mayo de 1965, a todos los buques y embarcaciones mercantes nacionales los preceptos del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1960”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1965/05/26/pdfs/A07520-07520.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Ley 1/1966* (28-Jan-1966) “sobre régimen financiero de los puertos españoles”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1966/01/29/pdfs/A01061-01064.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Decreto 625/1966* (10-Fev-1966) “por el que se aprueba el Reglamento de las Escuelas Oficiales de Náutica y de Formación Profesional Náutico-Pesquera”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1966/03/22/pdfs/A03378-03395.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Decreto 2232/1966* (21-Jul-1966) “por el que se modifica el artículo 23 del Reglamento para el balizamiento de las costas españolas, aprobado por Decreto de 22 de abril de 1949”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1966/09/10/pdfs/A11675-11675.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Decreto-ley 8/1966* (03-Out-1966) “sobre medidas en orden al gasto público, represión del fraude fiscal a los precios y estímulos al ahorro y la exportación”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1966/10/04/pdfs/A12518-12521.pdf> (lido em 27-Fev-2019)
- Ley 97/1966* (28-Dez-1966) “sobre clasificación de las enseñanzas militares”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1966/12/29/pdfs/A16392-16393.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Ley Orgánica del Estado 1/1967* (10-Jan-1967) Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1967/01/11/pdfs/A00466-00477.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Orden* (07-Mar-1967) “por la que se aprueba el Reglamento orgánico de la Escuela General de Policía”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1967/04/10/pdfs/A04688-04698.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Decreto 984/1967* (20-Abr-1967) “por el que se aprueba el Reglamento para aplicación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre que regula los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1967/05/17/pdfs/A06543-06548.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Decreto 779/1967* (20-Abr-1967) “por el que se aprueban los textos retundidos de las Leyes Fundamentales del Reino”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1967/04/21/pdfs/A05250-05272.pdf> (lido em 27-Fev-2019)
- Decreto 160/1968* (01-Fev-1968) “sobre reorganización del Ministerio de Obras Públicas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1968/02/02/pdfs/A01529-01532.pdf> (lido em 19-Abr-2019)

- Decreto 246/1968 (15-Fev-1968) “sobre reorganización del Ministerio de la Gobernación”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1968/02/17/pdfs/A02392-02397.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Orden (08-Abr-1968) “por la que se determinan las funciones y estructuran las distintas unidades dependientes de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1968/04/10/pdfs/A05388-05389.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Orden (18-Abr-1968) “por la que se señala la competencia territorial de las Juntas de Obras y Servicios y Comisiones Administrativas de Puertos, así como de las Jefaturas de Costas y Puertos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1968/05/10/pdfs/A06817-06817.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Decreto 1018/1968 (11-Mai-1968) “por el que se regula el servicio de practicajes en puertos 11 atracaderos particulares”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1968/05/25/pdfs/A07520-07521.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Ley 27/1968 (20-Jun-1968) “sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1968/06/21/pdfs/A09057-09062.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley 55/1968 (27-Jul-1968) “General del Servicio Militar”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1968/07/29/pdfs/A11083-11091.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Orden (05-Mar-1969) “por la que se rectifica la de 31 de diciembre de 1964, por la que se constituyó la Comisión Permanente de Faros”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1969/03/05/pdfs/A03317-03318.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Ley 28/1969 (26-Abr-1969) “sobre costas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1969/04/28/pdfs/A06358-06361.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Ley 55/1969 (26-Abr-1969) “sobre puertos desportivos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1969/04/28/pdfs/A06373-06375.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Orden (28-Jul-1969) “sobre el establecimiento de medidas para combatir los derrames de hidrocarburos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1969/08/20/pdfs/A13194-13195.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Decreto 862/1970 (26-Fev-1970) “sobre ordenación de señales marítimas y regulación de la asistencia técnica de la mencionada Comisión en esta materia”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1970/04/07/pdfs/A05401-05402.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Decreto 1618/1970 (27-Mai-1970) “por el que se establece la división del litoral del territorio nacional en Provincias y Distritos Marítimos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1970/06/16/pdfs/A09428-09431.pdf> (lido em 20-Mar-1970)
- Ley 9/1970 (04-Jul-1970) “Ley Orgánica de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1970/07/07/pdfs/A10705-10710.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Decreto 2888/1970 (12-Set-1970) “por el que se establecen las misiones y facultades del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1970/10/12/pdfs/A16711-16712.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Decreto 3853/1970 (31-Dez-1970) “de reorganización del Instituto Hidrográfico de la Marina”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1971/02/15/pdfs/A02467-02468.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Orden (27-Mai-1971) “sobre regulación del uso de detergentes para combatir los derrames de hidrocarburos en el mar”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1971/06/02/pdfs/A08815-08815.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Orden (27-Mai-1971) “sobre medidas para combatir la contaminación del mar”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1971/06/02/pdfs/A08815-08815.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Orden (27-Mai-1971) “sobre cambio de denominación de la Comisión Nacional para evitar la contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1971/06/02/pdfs/A08815-08816.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Decreto 2682/1971 (04-Nov-1971) “sobre reorganización del Ministerio de Obras Públicas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1971/11/05/pdfs/A17757-17760.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Decreto 2889/1970 (12-Set-1970) “por el que se determinan los limites y denominaciones de las Zonas Marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1970/10/12/pdfs/A16712-16713.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Decreto 3147/1971 (25-Nov-1971) “por el que se determina la competencia del Ministerio de Comercio (Subsecretaría de la Marina Mercante) en materia de inscripción marítima a efectos de navegación”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1971/12/29/pdfs/A21296-21297.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Decreto 1211/1972 (13-Abr-1972) “por el que se aprueba el Texto Refundido de Ley de Derechos Pasivos del Personal Militar y Asimilado de las Fuerzas Armadas, Guardia Civil y Policía Armada”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1972/05/18/pdfs/A08684-08690.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Orden (28-Abr-1972) “por la que se desarrolla el Decreto 2682/1971, de 4 de noviembre, que reorganizó el Ministerio de Obras Públicas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1972/05/03/pdfs/A07768-07775.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Orden (03-Out-1972) “sobre Inscripción Marítima a efectos del ejercicio de industrias marítimas a flote”.

- Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1972/10/28/pdfs/A19253-19275.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Orden (05-Out-1972) “*por la que se modifica la composición de la Comisión Permanente de Faros*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1972/10/11/pdfs/A18105-18105.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Orden (18-Mai-1973) “*sobre competencia de determinados Organismos portuarios*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1973/06/19/pdfs/A12456-12457.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Ley 19/1973 (21-Jul-1973) “*Especialistas de la Armada*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1973/07/24/pdfs/A15050-15055.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Decreto 2529/1973 (17-Ago-1973) “*por el que se modifica el Decreto 2682/1971, de 4 de noviembre, sobre reorganización del Ministerio de Obras Públicas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1973/10/17/pdfs/A20044-20045.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Decreto 3209/1973 (14-Dez-1973) “*por el que se denominan y limitan las zonas marítimas, se establecen las demarcaciones territoriales de las mismas y se divide el litoral en provincias y distritos marítimos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1973/12/29/pdfs/A25253-25256.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Decreto 258/1974 (08-Fev-1974) “*sobre reorganización de la Dirección General de Seguridad*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1974/02/11/pdfs/A02664-02665.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Decreto 986/1974 (05-Abr-1974) “*por el que se reorganiza el Ministerio de la Gobernación*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1974/04/16/pdfs/A07750-07756.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Decreto 1583/1974 (25-Abr-1974) “*por el que se crea el Servicio de Guardapescas Jurados Marítimos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1974/06/13/pdfs/A12245-12249.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Orden (23-Nov-1974) “*por la que se modifica la de 27 de mayo de 1971 («Boletín Oficial del Estado» número 131) sobre regulación del uso de detergentes para combatir los derrames de hidrocarburos en el mar*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1974/11/29/pdfs/A24258-24258.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Decreto 1088/1975 (18-Abr-1975) “*por el que se reorganiza la Dirección General de la Guardia Civil*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1975/05/21/pdfs/A10682-10683.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Decreto 1439/1975 (26-Jun-1975) “*sobre calificación de la enseñanzas de la carrera de Náutica*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1975/07/03/pdfs/A14439-14440.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Decreto 2038/1975 (17-Jul-1975) “*por el que se aprueba el Reglamento orgánico de la Policía Gubernativa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1975/09/03/pdfs/A18661-18700.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Decreto 2356/1975 (11-Set-1975) “*sobre sanciones en materia portuaria*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1975/10/09/pdfs/A21304-21305.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Decreto 911/1976 (02-Abr-1976) “*por el que se modifica la organización de los Servicios Centrales del Ministerio de Obras Públicas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1976/04/30/pdfs/A08424-08425.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Decreto 1125/1976 (08-Abr-1976) “*sobre colaboración de las autoridades militares con las gubernativas en estados de normalidad y excepción*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1976/05/21/pdfs/A09800-09800.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real decreto 1715/1976 (16-Jul-1976) “*por el que se crea la Subsecretaría de Orden Público y se atribuyen determinadas competencia al Gobernador civil de Madrid*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1976/07/24/pdfs/A14328-14328.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Real decreto 2614/1976 (30-Out-1976) “*por el que se introducen modificaciones en la estructura orgánica del Ministerio de la Gobernación*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1976/11/18/pdfs/A22920-22923.pdf> (lido em 25-Fev-2019)
- Real decreto 2635/1976 (24-Nov-1976) “*por el que se somete a Referéndum de la Nación el Proyecto de Ley para la Reforma Política*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1976/11/24/pdfs/A23350-23351.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Orden (30-Out-1976) “*por la que se desarrolla el Real Decreto 2614/1976, de 30 de octubre, en lo que se refiere a la Dirección General de Seguridad*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1976/12/13/pdfs/A24790-24793.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Ley 1/1977 (04-Jan-1977) “*para la Reforma Política*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1977/01/05/pdfs/A00170-00171.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Real decreto 241/1977 (13-Jan-1977) “*por el que se reorganiza el Ministerio del Ejército*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1977/02/26/pdfs/A04664-04665.pdf> (lido em 11-Mar-2019)
- Real decreto 1497/1977 (03-Mai-1977) “*por el que se modifica el Decreto 3209/1973, en lo que afecta a la clase, dependencia y límites de algunos Distritos y Provincias Marítimas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1977/06/30/pdfs/A14654-14658.pdf> (lido em 20-Mar-1977)
- Real decreto 1316/1977 (02-Jun-1977) “*sobre demarcación territorial y funcional de las Fuerzas de Orden Público*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1977/06/14/pdfs/A13297-13298.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Real decreto 1512/1977 (10-Jun-1977) “*sobre adquisición y construcción de embarcaciones de salvamento*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1977/07/01/pdfs/A14765-14765.pdf> (lido em 23-Abr-2019)

- Real decreto 1558/1977* (04-Jul-1977) “*por el que se reestructuran determinados órganos. de la Administración Central del Estado*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1977/07/05/pdfs/A15035-15037.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Real decreto 1917/1977* (29-Jul-1977) “*sobre organización del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1977/07/30/pdfs/A16990-16991.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto 2723/1977* (08-Nov-1977) “*por el que se estructura orgánica e funcionalmente el Ministerio de Defensa*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1977/11/05/pdfs/A24278-24281.pdf> (lido em 23-Fev-2019)
- Real decreto 690/1978* (27-Mar-1978) “*por el que se dictan normas sobre ordenación de la Cruz Roja Española*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/04/14/pdfs/A08608-08609.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Real decreto 615/1978* (30-Mar-1978) “*de estructura orgánica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/04/03/pdfs/A07555-07558.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 754/1978* (14-Abr-1978) “*por el que se estructura el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/04/21/pdfs/A09304-09313.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto 1958/1978* (26-Jun-1978) “*por el que se reorganiza la estructura y el funcionamiento de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/08/17/pdfs/A19210-19212.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto 2407/1978* (25-Ago-1978) “*por el que se otorga el Régimen de Estatuto de Autonomía al puerto de Barcelona*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/10/10/pdfs/A23511-23515.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto 2408/1978* (25-Ago-1978) “*por el que se otorga el régimen de Estatuto de Autonomía al puerto de Bilbao*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/10/10/pdfs/A23515-23519.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto 2409/1978* (25-Ago-1978) “*por el que se otorga el régimen de Estatuto de Autonomía al puerto de Valencia*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/10/10/pdfs/A23519-23523.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto 2560/1978* (03-Nov-1978) “*por el que se somete a Referéndum de la Nación el proyecto de Constitución*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/11/06/pdfs/A25365-25382.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Orden* (27-Nov-1978) “*por la que, en desarrollo del Real Decreto 754/1978, de 14 de abril, se establecen las Secciones y Negociados de los Servicios Centrales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/12/01/pdfs/A27241-27249.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley* 55/1978 (04-Dez-1978) “*de la Policía*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/12/08/pdfs/A27782-27785.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Real Decreto-ley 45/1978* (21-Dez-1978) “*por el que se reforma el Código de Justicia Militar, la Ley Penal y Procesal de la Navegación Aérea y la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1978/12/23/pdfs/A29030-29030.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Ley 83/1978* (28-Dez-1978) “*por la que se regulan las funciones de distintos Organos superiores del Estado en relación con la Defensa Nacional*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1979/01/12/pdfs/A00751-00752.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Ley 85/1978* (28-Dez-1978) “*de Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1979/01/12/pdfs/A00753-00764.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Constitución Española de 1978* (27-Dez-1978) Disponível em: <https://www.boe.es/legislacion/documentos/ConstitucionCASTELLANO.pdf> (lido em 18-Fev-2019)
- Orden* (20-Fev-1979) “*por la que se modifica la de 5 de octubre de 1972, sobre composición de la Comisión Permanente de Faros*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1979/03/12/pdfs/A06205-06205.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real decreto 2093/1979* (03-Ago-1979) “*por el que se aprueban las normas orgánicas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1979/09/06/pdfs/A20817-20823.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Orden* (25-Out-1979) “*sobre Secciones y Negociados de los Servicios Centrales del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1979/11/09/pdfs/A26030-26034.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley orgánica 3/1979* (18-Dez-1979) “*de Estatuto de Autonomía para el País Vasco*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1979/12/22/pdfs/A29357-29363.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Ley orgánica 4/1979* (18-Dez-1979) “*de Estatuto de Autonomía de Cataluña*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1979/12/22/pdfs/A29363-29370.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Real decreto 1088/1980* (23-Mai-1980) “*por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley*”

- 28/1969, de 26 de abril, sobre Costas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1980/06/13/pdfs/A13110-13115.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Ley orgánica 6/1980 (01-Jul-1980) “por la que se regulan los criterios básicos de la defensa nacional y la organización militar”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1980/07/10/pdfs/A15750-15753.pdf> (lido em 13-Mar-2019)
- Real decreto 2486/1980 (26-Set-1980) “por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Puertos Deportivos”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1980/11/15/pdfs/A25536-25540.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Orden (02-Out-1980) “por la que se aprueba el Reglamento de las Escuelas Deportivas Náuticas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1980/10/15/pdfs/A22962-22963.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Real decreto 1997/1980 (03-Out-1980) “por el que se reordenan los órganos administrativos competentes en materia de pesca y marina mercante”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1980/10/07/pdfs/A22276-22276.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Ley orgánica 9/1980 (06-Nov-1980) “de reforma del Código de Justicia Militar”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1980/11/21/pdfs/A25988-25998.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Real decreto 2841/1980 (04-Dez-1980) “sobre enseñanzas superiores de la Marina Civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1981/01/05/pdfs/A00166-00167.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Real decreto 2645/1980 (12-Dez-1980) “por el que se reclasifican los puertos de Cataluña”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1980/12/13/pdfs/A27509-27510.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley orgánica 4/1981 (01-Jun-1981) “de los estados de alarma, excepción y sitio”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1981/06/05/pdfs/A12541-12543.pdf> (lido em 13-Mar-2019)
- Orden (08-Jun-1981) “por la que se estructura la inscripción marítima y su Registro”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1981/06/13/pdfs/A13501-13501.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Orden (19-Out-1981) “por la que se aprueba el Reglamento provisional de la Escuela Superior de Policía”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1981/11/05/pdfs/A26017-26023.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Real decreto 3318/1981 (29-Dez-1981) “sobre adaptación de la estructura periférica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación al Real Decreto 1801/1981, de 24 de julio”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/01/20/pdfs/A01272-01272.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Ley orgánica 6/1981 (30-Dez-1981) “de Estatuto de Autonomía para Andalucía”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/01/11/pdfs/A00517-00524.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Real decreto 319/1982 (12-Fev-1982) “por el que se reestructura y adscribe directamente el Servicio de Vigilancia Aduanera”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/02/25/pdfs/A04961-04962.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto 928/1982 (17-Abr-1982) “por el que se unifica la Administración portuaria de la bahía de Cádiz”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/05/15/pdfs/A12743-12744.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto 989/1982 (14-Mai-1982) “sobre clasificación de puertos de interés general”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/05/19/pdfs/A13033-13033.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Real decreto 1661/1982 (25-Jun-1982) “por el que se declaran de aplicación a todos los buques y embarcaciones mercantes nacionales los preceptos del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su protocolo de 1978 (nuevo texto)”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/07/24/pdfs/A20054-20054.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Ley 53/1982 (13-Jul-1982) “sobre infracciones que en materia de pesca marítima cometan los buques extranjeros en las aguas bajo jurisdicción española y los buques españoles, cualesquiera que sean el ámbito de su comisión y sus sanciones”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/07/30/pdfs/A20629-20631.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Ley orgánica 10/1982 (10-Ago-1982) “de Estatuto de Autonomía de Canarias”. Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/pdf/1982/BOE-A-1982-20821-consolidado.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Ley orgánica 13/1982 (10-Ago-1982) “de reintegración y mejoramiento del Régimen Foral de Navarra”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/08/16/pdfs/A22054-22060.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Real decreto 2522/1982 (01-Out-1982) “sobre formación y perfeccionamiento de los funcionarios del Cuerpo Superior de Policía”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/10/08/pdfs/A27819-27820.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Real decreto 2523/1982 (01-Out-1982) “por el que se crea la Junta de Planificación de Enseñanza de la Dirección de la Seguridad del Estado”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/10/08/pdfs/A27819-27820.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Orden (01-Out-1982) “por la que se desarrolla el Real Decreto 319/1982, sobre reestructuración del Servicio de Vigilancia Aduanera”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/10/19/pdfs/A28730-28732.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto-ley 22/1982 (07-Dez-1982) “sobre medidas Urgentes de Reformas Administrativa”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1982/12/08/pdfs/A33820-33821.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Real decreto 490/1983 (09-Mar-1983) “sobre reestructuración del Ministerio de Agricultura, Pesca y

- Alimentación*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1983/03/12/pdfs/A07342-07342.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Real decreto 1835/1983* (25-Mai-1983) "*por el que se adopta para el balizamiento de las costas el sistema de balizamiento marítimo de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM)*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1983/07/04/pdfs/A18582-18585.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Orden* (10-Jun-1983) "*sobre normas complementarias de aplicación al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, y su Protocolo de 1978, a los buques y embarcaciones mercantes nacionales*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1983/09/29/pdfs/A26531-26582.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Ley orgánica 11/1983* (25-Ago-1983) "*de Reforma Universitaria*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1983/09/01/pdfs/A24034-24042.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Real decreto 2945/1983* (09-Nov-1983) "*por el que se aprueban las Reales Ordenanzas del Ejército de Tierra*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1983/11/29/pdfs/A32276-32292.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Ley orgánica 1/1984* (05-Jan-1984) "*de reforma de la Ley Orgánica 6/1980, de 1 de julio, por la que se regulan los criterios básicos de la defensa nacional y la organización militar*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1984/01/07/pdfs/A00389-00390.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real decreto 494/1984* (22-Fev-1984) "*por el que se aprueban las Reales Ordenanzas del Ejército del Aire*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1984/03/12/pdfs/A06869-06886.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Real decreto 1024/1984* (23-Mai-1984) "*por el que se aprueban las Reales Ordenanzas de la Armada*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1984/05/30/pdfs/A15232-15252.pdf> (lido em 19-Mar-2019)
- Ley 2/1985* (21-Jan-1985) "*sobre protección civil*". Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/pdf/1985/BOE-A-1985-1696-consolidado.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Orden* (30-Jan-1985) "*por la que se regula la composición y funcionamiento de la Comisión Interministerial de Estudio y Reforma de los Organos de la Administración del Estado competentes en materia de actividades marítimas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1985/02/05/pdfs/A02925-02925.pdf> (lido em 30-Mar-2019)
- Real decreto 1122/1985* (26-Jun-1985) "*sobre selección, formación y perfeccionamiento de los miembros de los Cuerpos que integran la Policía*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1985/07/09/pdfs/A21586-21587.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Real decreto 1654/1985* (03-Jul-1985) "*por el que se determina la estructura orgánica básica del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, y se suprimen determinados Organismos autónomos del referido Departamento*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1985/09/17/pdfs/A29180-29185.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Ley orgánica 12/1985* (27-Nov-1985) "*de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1985/11/29/pdfs/A37769-37775.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Ley orgánica 2/1986* (13-Mar-1986) "*de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1986/03/14/pdfs/A09604-09616.pdf> (lido em 05-Mar-2019)
- Real decreto 2206/1986* (24-Out-1986) "*por el que se crea la Secretaría de Estado para la Seguridad-Dirección de la Seguridad del Estado y la Secretaría General de la Dirección de la Policía*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1986/10/25/pdfs/A35916-35916.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Real decreto 2294/1986* (31-Out-1986) "*por el que se crea la Secretaría General de la Dirección de la Guardia Civil*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1986/11/03/pdfs/A36651-36651.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Real decreto 58/1987* (16-Jan-1987) "*de creación de dos Subdirecciones Generales en la Dirección General de la Guardia Civil*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1987/01/20/pdfs/A01540-01540.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Ley orgánica 4/1987* (15-Jul-1987) "*de la Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1987/07/18/pdfs/A22065-22079.pdf> (lido em 23-Mar-2019)
- Real decreto 1474/1987* (27-Nov-1987) "*sobre actualización de las normas de ordenación de la Cruz Roja Española*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1987/12/02/pdfs/A35711-35712.pdf> (lido em 10-Abr-2019)
- Orden* (14-Abr-1988) "*por la que se crea la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1988/04/23/pdfs/A12485-12486.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Real decreto legislativo 1091/1988* (23-Set-1988) "*por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General Presupuestaria*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1988/09/29/pdfs/A28406-28420.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Real decreto 1333/1988* (04-Nov-1988) "*de modificación del Decreto 3209/1973, de 14 de diciembre, por el que se establecen las zonas marítimas y se divide el litoral en provincias y distritos marítimos*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1988/11/09/pdfs/A31980-31980.pdf> (lido me 20-Mar-2019)
- Real decreto 1522/1988* (02-Dez-1988) "*sobre integración de las Enseñanzas Superiores de la Marina Civil en*

- la Universidad”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1988/12/20/pdfs/A35647-35648.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Real decreto 1593/1988 (16-Dez-1988) “por el que se aprueba el Reglamento de ingreso, formación, promoción y perfeccionamiento de funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1989/01/04/pdfs/A00199-00202.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Ley 17/1989 (19-Jul-1989) “Reguladora del Régimen del Personal Militar Profesional”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1989/07/20/pdfs/A23129-23147.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Real decreto 1027/1989 (28-Jul-1989) “sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1989/08/15/pdfs/A26207-26211.pdf> (lido em 11-Mar-2019)
- Real decreto 1471/1989 (01-Dez-1989) “por el que se aprueba el Reglamento general para desarrollo y ejecución de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1989/12/12/pdfs/A38459-38485.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Orden (24-Out-1989) “por la que, con caracter provisional, se desarrollan las previsiones contenidas en el Reglamento de Ingreso, Formación, Promoción y Perfeccionamiento de Funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1989/10/28/pdfs/A34017-34020.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Sentencia 194/1989 do Pleno del Tribunal Constitucional (16-Nov-1989). “Recursos de amparo 1.340/1987 y 612/1988 (acumulados). Contra Resoluciones de la Dirección General de la Guardia Civil ...”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1989/12/05/pdfs/T00018-00029.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Ley 31/1990 (27-Dez-1991) “de Presupuestos Generales del Estado para 1991”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1990/12/28/pdfs/A38644-38688.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto 107/1991 (01-Fev-1991) “por el que se reestructura la Dirección General de la Guardia Civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1991/02/07/pdfs/A04286-04287.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Real decreto 246/1991 (22-Fev-1991) “por el que se regula el Servicio Marítimo de la Guardia Civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1991/03/01/pdfs/A07057-07057.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Real decreto 264/1991 (01-Mar-1991) “sobre cooperación de la Cruz Roja Española a otras Entidades públicas o privadas en materia de salvamento marítimo”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1991/03/06/pdfs/A07663-07664.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Real decreto 654/1991 (26-Abr-1991) “por el que se modifica la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1991/04/27/pdfs/A13413-13419.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Ley orgánica 11/1991 (17-Jun-1991) “del Régimen Disciplinario de la Guardia Civil”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1991/06/18/pdfs/A20011-20016.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Real decreto 1928/1991 (20-Dez-1991) “por el que se adapta a las Escalas declaradas a extinguir el régimen del personal militar establecido en la Ley 17/1989, de 19 de julio”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1992/01/04/pdfs/A00233-00235.pdf> (lido em 01-Abr-2019)
- Ley orgánica 1/1992 (21-Fev-1992) “sobre Protección de la Seguridad Ciudadana”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1992/02/22/pdfs/A06209-06214.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Ley 23/1992 (30-Jul-1992) “de Seguridad Privada”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1992/08/04/pdfs/A27116-27122.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Ley 27/1992 (24-Nov-1992) “de Puertos del Estado y de la Marina Mercante”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1992/11/25/pdfs/A39953-39984.pdf> (lido em 11-Mar-2019)
- Real decreto 141/1993 (29-Jan-1993) “de reestructuración de los Servicios Periféricos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1993/02/02/pdfs/A02755-02756.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Orden (24-Mar-1993) “sobre transferencias de funciones y medios en materia de pesca marítima”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1993/03/26/pdfs/A09130-09131.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Orden (17-Jan-1994) “sobre aplicación de las tarifas por servicios prestados por las autoridades portuarias”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1994/01/24/pdfs/A02262-02275.pdf> (lido em 17-Abr-2019)
- Orden (28-Abr-1994) “por la que se adscriben a las Autoridades Portuarias las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima incluidas en su ámbito geográfico y se determinan las zonas de inspección del funcionamiento de las señales marítimas”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1994/05/06/pdfs/A13933-13935.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Orden (02-Jun-1994) “por la que se desarrolla la estructura de la Agencia Estatal de Administración Tributaria”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1994/06/09/pdfs/A18153-18155.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto 1334/1994 (20-Jun-1994) “de estructura básica, del Ministerio de Justicia e Interior”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1994/06/24/pdfs/A20214-20231.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Sentencia 237/1994 da Sala Primera del Tribunal Constitucional (20-Jul-1994) “Contra Sentencia de la Sala de

- lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional frente a Resolución denegatoria, por silencio administrativo, del Ministerio del Interior sobre homologación a efectos de grupo de clasificación y nivel de complemento de destino de los Subtenientes de la Guardia Civil con los de las Fuerzas Armadas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1994/08/18/pdfs/T00113-00118.pdf> (lido em 11-Mar-2019)
- Orden (26-Jul-1994) "*sobre el régimen, abanderamiento y matriculación de las embarcaciones del servicio marítimo de la Guardia Civil*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1994/07/30/pdfs/A24742-24743.pdf> (lido em 11-Mar-2019)
- Real decreto 2364/1994 (09-Dez-1994) "*por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1995/01/10/pdfs/A00779-00815.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Real decreto 614/1995 (21-Abr-1995) "*por el que se aprueba el Reglamento de los procesos selectivos y de formación del Cuerpo Nacional de Policía*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1995/05/18/pdfs/A14379-14384.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Real decreto 1246/1995 (14-Jul-1995) "*por el que se regula la constitución y creación de las Capitanías Marítimas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1995/08/01/pdfs/A23458-23461.pdf> (lido em 21-Mar-2019)
- Ley orgánica 12/1995 (12-Dez-1995) "*de Represión del Contrabando*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1995/12/13/pdfs/A35701-35705.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto 393/1996 (01-Mar-1996) "*por el que se aprueba el Reglamento general de Practicaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1996/03/16/pdfs/A10509-10520.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Real decreto 415/1996 (01-Mar-1996) "*por el que se establecen las normas de ordenación de la Cruz Roja Española*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1996/03/05/pdfs/A08638-08640.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Orden (27-Fev-1996) "*por la que se determina la estructura y funcionamiento de la Comisión de Faros*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1996/03/07/pdfs/A08939-08940.pdf> (lido em 22-Abr-2019)
- Real decreto 1885/1996 (02-Ago-1996) "*de estructura organica básica del Ministerio del Interior*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1996/08/06/pdfs/A24234-24246.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Ley 6/1997 (14-Abr-1997) "*Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1997/04/15/pdfs/A11755-11773.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Real decreto 1253/1997 (24-Jul-1997) "*sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, con origen o destino en puertos marítimos nacionales*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1997/08/19/pdfs/A25269-25273.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Ley 62/1997 (26-Dez-1997) "*de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1997/12/30/pdfs/A38233-38245.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Ley 66/1997 (30-Dez-1997) "*de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1997/12/31/pdfs/A38517-38616.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Ley 14/1998 (01-Jun-1998) "*por la que se establece el régimen de control para protección de los recursos pesqueros*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1998/06/02/pdfs/A18018-18024.pdf> (02-Abr-2019)
- Orden (27-Jul-1998) "*por la que se desarrolla la estructura del Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1998/07/30/pdfs/A25849-25850.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Ley orgánica 8/1998 (02-Dez-1998) "*de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1998/12/03/pdfs/A39699-39714.pdf> (lido em 11-Mar-2019)
- Orden (21-Jan-1999) "*por la que se modifica la categoría de la Capitanía Marítima de Avilés*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1999/01/23/pdfs/A03350-03350.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto 483/1999 (18-Mar-1999) "*por el que se crean los centros docentes de formación de la Guardia Civil*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1999/03/30/pdfs/A12276-12277.pdf> (lido em 07-Mar-2019)
- Real decreto 1434/1999 (10-Set-1999) "*por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1999/09/11/pdfs/A33009-33027.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Ley 42/1999 (25-Nov-1999) "*de Régimen del Personal del Cuerpo de la Guardia Civil*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/1999/11/26/pdfs/A40926-40947.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Real decreto 2062/1999 (30-Dez-1999) "*por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2000/01/21/pdfs/A02727-02740.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Orden (18-Jan-2000) "*por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques*". Disponível em:

- <https://www.boe.es/boe/dias/2000/02/02/pdfs/A04778-04789.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Real decreto 1449/2000* (28-Jul-2000) “*por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2000/07/29/pdfs/A27295-27309.pdf> (lido em 07-Mar-2019)
- Real decreto 1837/2000* (10-Nov-2000) “*por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2000/11/28/pdfs/A41142-41164.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Ley 3/2001* (26-Mar-2001) “*de Pesca Marítima del Estado*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2001/03/28/pdfs/A11509-11532.pdf> (lido em 02-Abr-2019)
- Orden* (17-Mai-2001) “*por la que se regula la composición y funciones de la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2001/06/22/pdfs/A22240-22266.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Resolución 42/2002* (14-Mar-2002) “*de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Convenio de colaboración entre el Ministerio de Defensa, Instituto Hidrográfico de la Marina y la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos de la Generalidad de Cataluña y el Instituto Cartográfico de Cataluña*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2002/03/27/pdfs/A12360-12361.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Real decreto 432/2002* (10-Mai-2002) “*por el que se aprueba la creación de la provincia marítima de Lugo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2002/05/11/pdfs/A17220-17220.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Real decreto 912/2002* (06-Set-2002) “*por el que se desarrolla la estructura básica de los Ejércitos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2002/09/07/pdfs/A32353-32357.pdf> (lido em 30-Mar-2019)
- Real decreto 1217/2002* (22-Nov-2002) “*por el que se determinan la composición y funciones de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2002/12/12/pdfs/A43114-43115.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 91-2003* (24-Jan-2003) “*Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2003/02/04/pdfs/A04551-04566.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Real decreto 176/2003* (14-Fev-2003) “*por el que se regula el ejercicio de las funciones de control e inspección de las actividades de pesca marítima*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2003/02/27/pdfs/A07836-07839.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Real decreto 1249/2003* (03-Out-2003) “*sobre formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles y salgan de éstos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2003/10/04/pdfs/A36125-36133.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Ley 47/2003* (26-Nov-2003) “*General Presupuestaria*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2003/11/27/pdfs/A42079-42126.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Ley 48/2003* (26-Nov-2003) “*de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2003/11/27/pdfs/A42126-42238.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Orden DEF/3537/2003* (10-Dez-2003) “*por la que se desarrolla la estructura orgánica básica de los Ejércitos*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2003/12/19/pdfs/A45181-45185.pdf> (lido em 30-Mar-2019)
- Real decreto 210/2004* (06-Fev-2004) “*por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2004/02/14/pdfs/A06868-06878.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 253/2004* (13-Fev-2004) “*por el que se establecen medidas de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2004/02/14/pdfs/A06878-06883.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 454/2004* (18-Mar-2004) “*por el que se crea la provincia marítima de Granada*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2004/03/27/pdfs/A13216-13216.pdf> (lido em 08-Abr-2019)
- Ley 2/2004-Galicia* (21-Abr-2004) “*por la que se crea el Servicio de Guardacostas de Galicia*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2004/05/10/pdfs/A18225-18228.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Real decreto 1599/2004* (02-Jul-2004) “*por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2004/07/03/pdfs/A24646-24657.pdf> (lido em 07-Mar-2019)
- Real decreto 2182/2004* (12-Nov-2004) “*por el que se crea el Centro para la Prevención y Lucha contra la Contaminación Marítima y del Litoral*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2004/11/16/pdfs/A37791-37793.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Ley orgánica 5/2005* (17-Nov-2005) “*de la Defensa Nacional*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2005/11/18/pdfs/A37717-37723.pdf> (lido em 13-Mar-2019)
- Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante* (31-Mai-2006) “*por la que se dispone la publicación del Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de mayo de 2006, por el que se aprueba el Plan*”

- Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino para el periodo 2006/2009*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2006/06/28/pdfs/A24283-24283.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 416/2006* (11-Abr-2006) "*por el que se establece la organización y el despliegue de la Fuerza del Ejército de Tierra, de la Armada y del Ejército del Aire, así como de la Unidad Militar de Emergencias*". Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2006/BOE-A-2006-7168-consolidado.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real decreto 991/2006* (08-Set-2006) "*por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2006/09/12/pdfs/A32220-32233.pdf> (lido em 07-Mar-2019)
- Orden FOM/3538/2006* (08-Nov-2006) "*por la que se modifica el anexo de la Orden de 28 de abril de 1994, por la que se adscriben a las Autoridades Portuarias las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima incluidas en su ámbito geográfico y se determinan las zonas de inspección del funcionamiento de las señales marítimas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2006/11/18/pdfs/A40549-40550.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Real decreto 399/2007* (23-Mar-2007) "*por el que se aprueba el protocolo de intervención de la Unidad Militar de Emergencias*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2007/06/01/pdfs/A23896-23898.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real decreto 638/2007* (18-Mai-2007) "*por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2007/06/02/pdfs/A24134-24147.pdf> (lido em 20-Mar-2019)
- Orden DEF/1766/2007* (13-Jun-2007) "*por la que se desarrolla el encuadramiento, organización y funcionamiento de la Unidad Militar de Emergencias*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2007/06/18/pdfs/A26438-26442.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Ley 39/2007* (19-Nov-2007) "*de la carrera militar*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2007/11/20/pdfs/A47336-47377.pdf> (lido em 30-Abr-2019)
- Real decreto 1571/2007* (30-Nov-2007) "*por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2007/12/01/pdfs/A49729-49742.pdf> (lido em 07-Mar-2019)
- Orden PRE/3581/2007* (10-Dez-2007) "*por la que se establecen los departamentos de la Agencia Estatal de Administración Tributaria y se les atribuyen funciones y competencias*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2007/12/11/pdfs/A50882-50892.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Real decreto 432/2008* (12-Abr-2008) "*por el que se reestructuran los departamentos ministeriales*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2008/04/14/pdfs/A19757-19759.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Real decreto 438/2008* (14-Abr-2008) "*por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2008/04/16/pdfs/A20010-20017.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Real decreto 747/2008* (09-Mai-2008) "*por el que se establece el Reglamento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2008/05/28/pdfs/A24798-24808.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Real decreto 862/2008* (23-Mai-2008) "*por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2008/06/05/pdfs/A25890-25921.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Real decreto 1130/2008* (04-Jul-2008) "*por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2008/07/08/pdfs/A29779-29792.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Ley 11/2008-Galicia* (03-Dez-2008) "*de pesca de Galicia*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2009/01/17/pdfs/BOE-A-2009-805.pdf> (lido em 07-Abr-2019)
- Real decreto 96/2009* (06-Fev-2009) "*por el que se aprueban las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2009/02/07/pdfs/BOE-A-2009-2074.pdf> (lido em 30-Abr-2019)
- Orden FOM/339/2009* (09-Fev-2009) "*por la que se modifica el anexo de la Orden de 28 de abril de 1994, por la que se adscriben a las Autoridades Portuarias las instalaciones de iluminación de costas y señalización marítima incluidas en su ámbito geográfico y se determinan las zonas de inspección del funcionamiento de las señales marítimas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2009/02/19/pdfs/BOE-A-2009-2853.pdf> (lido em 19-Abr-2019)
- Real decreto 1959/2009* (18-Dez-2009) "*por el que se crea el Centro Universitario de la Guardia Civil*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2009/12/19/pdfs/BOE-A-2009-20386.pdf> (lido em 07-Mar-2019)
- Ley 33/2010* (05-Ago-2010) "*de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y*

- de prestación de servicios en los puertos de interés general*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2010/08/07/pdfs/BOE-A-2010-12703.pdf> (lido em 04-Abr-2019)
- Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante (05-Out-2010) "por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 20 de agosto de 2010 por el que se aprueba el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino para el periodo 2010/2018, que será objeto de revisión en el año 2013, con efecto a partir del 2014, en base al escenario presupuestario en esa fecha*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2010/11/25/pdfs/BOE-A-2010-18103.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 1443/2010 (05-Nov-2010) "por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2010/11/06/pdfs/BOE-A-2010-17043.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 1737/2010 (23-Dez-2010) "por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2010/12/30/pdfs/BOE-A-2010-20055.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Ley 41/2010 (29-Dez-2010) "de protección del medio marino*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2010/12/30/pdfs/BOE-A-2010-20050.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 800/2011 (10-Jun-2011) "por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2011/06/11/pdfs/BOE-A-2011-10133.pdf> (lido em 23-Abr-2019)
- Real decreto 1097/2011 (22-Jul-2011) "por el que se aprueba el Protocolo de Intervención de la Unidad Militar de Emergencias*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2011/07/26/pdfs/BOE-A-2011-12869.pdf> (lido em 17-Mar-2019)
- Real decreto legislativo 2/2011 (05-Set-2011) "por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2011/10/20/pdfs/BOE-A-2011-16467.pdf> (lido em 11-Mar-2019)
- Real decreto 1887/2011 (30-Dez-2011) "por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2011/12/31/pdfs/BOE-A-2011-20644.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Real decreto 400/2012 (17-Fev-2012) "por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2012/02/18/pdfs/BOE-A-2012-2396.pdf> (lido em 07-Mar-2019)
- Real decreto 401/2012 (17-Fev-2012) "por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2012/02/18/pdfs/BOE-A-2012-2397.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Orden HAP/583/2012 (20-Mar-2012) "por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2012, por el que se aprueba el plan de reestructuración y racionalización del sector público empresarial y fundacional estatal*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2012/03/24/pdfs/BOE-A-2012-4093.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 1334/2012 (21-Set-2012) "sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2012/09/22/pdfs/BOE-A-2012-11895.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Orden Ministerial 86/2012 (04-Dez-2012) "por la que se crean el Mando de Vigilancia y Seguridad Marítima y el Mando de Defensa y Operaciones Aéreas*". Disponível em: http://www.emad.mde.es/Galerias/MOPS/novoperaciones/multimedia/documentos/MVM_MSDA.pdf (lido em 03-Abr-2019)
- Real decreto 1695/2012 (21-Dez-2012) "por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2013/01/15/pdfs/BOE-A-2013-408.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Ley 5/2014 (04-Abr-2014) "de Seguridad Privada*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2014/04/05/pdfs/BOE-A-2014-3649.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Ley 14/2014 (24-Jul-2014) "de Navegación Marítima*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2014/07/25/pdfs/BOE-A-2014-7877.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Orden FOM/1793/2014 (22-Set-2014) "por la que se aprueba el Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2014/10/04/pdfs/BOE-A-2014-10063.pdf> (lido em 11-Abr-2019)
- Real decreto 872/2014 (10-Out-2014) "por el que se establece la organización básica de las Fuerzas Armadas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2014/10/17/pdfs/BOE-A-2014-10520.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Real decreto 876/2014 (10-Out-2014) "por el que se aprueba el Reglamento General de Costas*". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2014/10/11/pdfs/BOE-A-2014-10345.pdf> (lido em 17-Abr-2019)

- Ley 29/2014* (28-Nov-2014) “*de Régimen del Personal de la Guardia Civil*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2014/11/29/pdfs/BOE-A-2014-12408.pdf> (lido em 06-Mar-2019)
- Ley orgánica 8/2014* (04-Dez-2014) “*de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2014/12/05/pdfs/BOE-A-2014-12652.pdf> (lido em 11-Mar-2019)
- Ley 33/2014* (26-Dez-2014) “*por la que se modifica la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2014/12/27/pdfs/BOE-A-2014-13516.pdf> (lido em 28-Abr-2019)
- Orden DEF/166/2015* (21-Jan-2015) “*por la que se desarrolla la organización básica de las Fuerzas Armadas*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2015/02/10/pdfs/BOE-A-2015-1232.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Real decreto 182/2015* (13-Mar-2015) “*por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2015/03/14/pdfs/BOE-A-2015-2715.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Protocolo* (27-Mar-2015) “*de Actuación entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Economía y Competitividad para el mantenimiento y explotación del buque de investigación oceanográfica "Hespérides"*”. Disponível em: https://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=21&cad=rja&uact=8&ved=2ahUK_Ewi7t6nWsvzhAhXBxoUKHbVyBA44FBawMAB6BAgAEAI&url=https%3A%2F%2Fssweb.seap.minhap.es%2Fdoconvenios%2Frest%2FdescargaFicheros%2Fv4%2F12693&usg=AOvVaw1MkzY7dfBxo8E34HSrDH6b (lido em 30-Abr-2019)
- Ley orgánica 4/2015* (30-Mar-2015) “*de protección de la seguridad ciudadana*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2015/03/31/pdfs/BOE-A-2015-3442.pdf> (lido em 18-Abr-2019)
- Orden DEF/1642/2015* (30-Jul-2015) “*por la que se desarrolla la organización básica de la Armada*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2015/08/05/pdfs/BOE-A-2015-8803.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Ley 40/2015* (01-Out-2015) “*Régimen Jurídico del Sector Público*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2015/10/02/pdfs/BOE-A-2015-10566.pdf> (lido em 04-Mar-2019)
- Resolución 420/38171/2015* (02-Nov-2015) “*de la Secretaría General Técnica, por la que se publica el Convenio de colaboración con la Xunta de Galicia, sobre colaboración y coordinación en el ámbito marítimo*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2015/11/11/pdfs/BOE-A-2015-12188.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Real decreto 770/2017* (28-Jul-2017) “*por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2017/07/29/pdfs/BOE-A-2017-9013.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Real decreto 895/2017* (06-Out-2017) “*por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y se modifica el Real Decreto 424/2016, de 11 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2017/10/20/pdfs/BOE-A-2017-11984.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 131/2018* (16-Mar-2018) “*por el que se aprueba el Reglamento de ordenación de la enseñanza en la Guardia Civil*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2018/03/17/pdfs/BOE-A-2018-3764.pdf> (lido em 07-Mar-2019)
- Real decreto 355/2018* (06-Jun-2018) “*por el que se reestructuran los departamentos ministeriales*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2018/06/07/pdfs/BOE-A-2018-7575.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 595/2018* (22-Jun-2019) “*por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2018/06/23/pdfs/BOE-A-2018-8580.pdf> (lido em 24-Abr-2019)
- Real decreto 904/2018* (20-Jul-2018) “*por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y por el que se modifica el Real Decreto 595/2018, de 22 de junio, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2018/07/21/pdfs/BOE-A-2018-10245.pdf> (lido em 09-Abr-2019)
- Real decreto 952/2018* (27-Jul-2018) “*por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2018/07/30/pdfs/BOE-A-2018-10755.pdf> (lido em 10-Mar-2019)
- Resolución* (23-Ago-2018) “*de la Subsecretaría, por la que se publica Convenio entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, sobre el mantenimiento y explotación del buque escuela y de cooperación pesquera «Intermares»*”. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2018/08/31/pdfs/BOE-A-2018-12008.pdf> (lido em 03-Abr-2019)
- Resolución* (14-Fev-2019) “*de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, sobre la inspección y vigilancia de las actividades*”

de pesca marítima". Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2019/02/26/pdfs/BOE-A-2019-2672.pdf>
(lido em 03-Abr-2019)

ANEXO J. OUTROS MODELOS NACIONAIS DE AUTORIDADE MARÍTIMA

Neste anexo apresentam-se as descrições sumárias dos modelos institucionais de vários Estados, cuja evolução histórica e política não foi aprofundada nesta investigação. Resumem-se as informações obtidas sobre o modelo constitucional de segurança, polícias, controlo de fronteiras e aduaneiro, políticas portuárias, ajudas marítimas à navegação, proteção ambiental, SAR e funções de estado costeiro, de bandeira e de porto.

J.1 AUSTRÁLIA

J.1.1 Descrição do modelo australiano

A Austrália tem uma Constituição desde 1901, data em que as então seis colónias (New South Wales, Victoria, Queensland, Western Australia, South Australia e Tasmania) se separaram do Reino Unido e se tornaram independentes federando-se nos seis estados que constituem a Austrália. As FA (*Australian Defence Force, ADF*) e as FSS são diferenciadas, as primeiras para defesa e as segundas para executar e manter a lei (alínea (vi) da secção 51 e secção 119). A Lei de Defesa de 1903, cuja revisão mais recente data de 2018, estabelece que as FA podem ser usadas contra situações de grave violência doméstica nos Estados federados, que ponham em causa os interesses nacionais, em terra ou mar territorial, por períodos limitados, em apoio das FSS e a pedido destas, mas não para reprimir os direitos de manifestação e expressão, ou greves (secção 51 e seguintes); além disso, determina que o ministro da Defesa (*MoD*) é a mais alta autoridade sobre as FA (alínea (1) da secção 8), e o *Chief of the Defence Force* (equivale ao CEMGFA), é o mais alto comandante militar (secção 9). A reforma da Defesa iniciada em 2016 confirmou as missões das FA e a sua hierarquia, que colocava a defesa perante ameaças externas em primeiro lugar e o apoio a autoridades civis em missão secundária (*DoD*, 2016: 33).

Cada Estado federado tem uma só polícia própria, civil. A nível federal, há a *Australian Federal Police*⁴²⁰ (Polícia), integrada no Ministério da Justiça, com as tradicionais atribuições de polícia administrativa e judiciária, de acordo com a Lei da Polícia Federal de 1979, cuja última revisão data de 2018. Foi regulamentada logo a seguir, ainda em 2018, tendo revogado a regulamentação de 1979 revista em 2015. O controlo aduaneiro e de fronteiras está atribuído à *Australian Border Force*⁴²¹, integrada no *Department of Home Affairs*⁴²² (MAI) regulada por

⁴²⁰ Ver mais em: <https://www.afp.gov.au/about-us/our-organisation> (lido em 27-Ago-2019).

⁴²¹ Ver mais em: <https://www.abf.gov.au/> (lido em 27-Ago-2019).

lei de 2015, cuja mais recente revisão data de 2018; o seu pessoal dirigente muitas vezes tem origem noutras FSS australianas. Inserido na *Australian Border Force* está o *Maritime Border Command*⁴²³, ao qual estão atribuídas as funções de polícia marítima; é chefiado por um contra-almirante, para facilitar o emprego de recursos da Armada em tarefas de polícia no mar e nas costas; este oficial-general da Armada está subordinado à chefia da *Border Force*, exercida por um *Commissioner* (Comissário) e três adjuntos, todos civis.

A Austrália não tem uma guarda costeira. Em 2001, foi apresentado um projeto de lei para criar uma⁴²⁴ (Beazley, 2001), mas foi rejeitado; o debate prosseguiu ao longo da década. As funções de guarda costeira estão atribuídas a outros serviços públicos, como a *Australian Border Force* através do *Maritime Border Command*, que cumpre a função policial no âmbito do estado costeiro e do estado de porto.

As funções de estado de bandeira e várias de estado de porto e de estado costeiro estão atribuídas à *Australian Maritime Safety Authority*⁴²⁵ (*AMSA*), financiada mormente por receitas próprias (cerca de 60%) e do orçamento federal (um terço) (*AMSA*, 2018: 5-8), criado e regulado por lei de 1990, revista pela última vez em 2014. A *AMSA* é uma agência autónoma do *Department of Infrastructure, Regional Development and Cities*. À *AMSA* estão atribuídas as funções de salvamento marítimo de navios e aeronaves no mar, com a coordenação e em larga medida a execução a seu cargo, tal como o combate à poluição do mar, e a prestação comercial de serviços marítimos; também lhe compete administrar todas as ajudas marítimas à navegação. No âmbito da *AMSA* funciona um centro conjunto, o *Joint Rescue Coordination Centre (JRCC)*, criado em 1997 e situado em Canberra; não existem subcentros na Austrália; a coordenação das operações de *SAR* em navios no mar, em terra e nos portos compete às autoridades estaduais e às polícias, podendo para o efeito contar com o apoio do *JRCC*, das FA e de voluntários (*AMSA*, 2019: 33-40). Entre as organizações de voluntários que se empenham no salvamento marítimo está a *Australian Volunteer Coast Guard*⁴²⁶, criada em 1961 e com especial vocação para apoiar pequenas embarcações em

⁴²² Ver mais em: <https://www.homeaffairs.gov.au/> (lido em 27-Ago-2019).

⁴²³ Começou por se chamar *Joint Offshore Protection Command* e a seguir *Border Protection Command*. Ver mais em: <https://www.abf.gov.au/about-us/what-we-do/border-protection/maritime> (lido em 27-Ago-2019).

⁴²⁴ O texto está disponível em:

<https://www.legislation.gov.au/Details/C2004B01035/Explanatory%20Memorandum/Text> (lido em 27-Ago-2019).

⁴²⁵ Ver mais em: <https://www.amsa.gov.au/about/who-we-are/our-structure> (lido em 27-Ago-2019).

⁴²⁶ Ver mais em: <https://coastguard.com.au/about-us/> (lido em 27-Ago-2019).

dificuldades no mar, e na formação para atuar e sobreviver no mar. Também merece destaque a *Royal Volunteer Coastal Patrol*, criada em 1937 como *Volunteer Coastal Patrol*, para atuar no porto de Sydney, e com o atual nome desde 1974. Por fim, cabe mencionar a *Marine Rescue NSW*⁴²⁷, criada em 2010, outra organização sem fins lucrativos (mas com apoio do Governo no arranque), cuja missão é o salvamento marítimo no Estado de New South Wales, com 3000 voluntários que fazem acompanhamento por rádio em permanência e operam meios próprios no mar (Price, 2008). O resgate costeiro é exercido sobretudo pela *Australian Lifeguard Service*⁴²⁸, a única organização (em Victoria, South Australia, Tasmania) ou principal (nos Estados que restam) que presta estes serviços na Austrália; tal como a *Surf Life Saving Australia*⁴²⁹, em que se integra, é uma organização sem fins lucrativos.

A hidrografia na Austrália tem raízes no *Office of the Hydrographer to the Admiralty*. Em 1920, foi criado o *Australian Hydrographic Service (AHS)*, integrado na Armada, que se manteve com a Lei da Navegação de 2012. Criada a *Australian Geospatial-Intelligence Organisation (AGO)*, civil, mas no *MoD*, por uma alteração de 2014 à Lei dos Serviços de Informações de 2001⁴³⁰, a reforma da Defesa iniciada em 2016 visou rentabilizar os serviços hidrográficos e por isso decidiu integrar o *AHS* na *AGO* (*DoD*, 2016: 93); a integração realizou-se em 2017, por lei. O pessoal da Armada continuou a fazer os levantamentos hidrográficos e o *AHS* continua a representar a Austrália na OHI⁴³¹.

A regulação e a fiscalização das pescas marítimas competem à *Australian Fisheries Management Authority*⁴³² (*AFMA*). A fiscalização é exercida sobretudo pelo acompanhamento em tempo real das posições das embarcações de pesca e pela medição das capturas descarregadas; a dissuasão visada pela fiscalização espera-se que seja realizada pela presença frequente de inspetores e pescas nos portos de descarga (*AFMA*, 2018: 13-14).

A investigação de acidentes marítimos está atribuída à divisão *Marine* do *Australian Transport Safety Bureau*⁴³³ (*ATSB*), um gabinete independente dos ministérios, criado pelo *Transport Safety Investigation Act 2003* (secção 12) e cuja revisão mais recente data de 2016.

A propriedade dos portos da Austrália foi transferida nos anos 1990s para empresas,

⁴²⁷ Ver mais em: <https://marinerescuensw.com.au/> (lido em 27-Ago-2019).

⁴²⁸ Ver mais em: <https://lifeguards.com.au/> (lido em 27-Ago-2019).

⁴²⁹ Ver mais em: <https://sls.com.au/> (lido em 27-Ago-2019).

⁴³⁰ Ver mais em: <http://www.defence.gov.au/ago/about.htm> (lido em 27-Ago-2019).

⁴³¹ Ver mais em: <http://www.hydro.gov.au/aboutus/aboutus.htm> (lido em 27-Ago-2019).

⁴³² Ver mais em: <http://www.afma.gov.au/> (lido em 27-Ago-2019).

⁴³³ Ver mais em: https://www.atsb.gov.au/about_atsb/ (lido em 12-Set-2019).

algumas das quais foram privatizadas. A legislação dos Estados federados estabelece o órgão de *harbour master*, e atribui-lhe um estatuto⁴³⁴. Não existem capitânias, nem capitão de porto.

J.1.2 Legislação australiana

- Commonwealth of Australia Constitution Act* (01-Jan-1901) Disponível em: https://www.aph.gov.au/About_Parliament/Senate/Powers_practice_n_procedures/Constitution.aspx (lido em 27-Ago-2019)
- Act n°20* (22-Out-1903) “*Defence*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C1903A00020> (lido em 27-Ago-2019)
- Act n°58* (15-Jun-1979) “*Australian Federal Police Act 1979*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2004A02068> (lido em 27-Ago-2019)
- Statutory Rules n°210* (12-Out-1979) “*Australian Federal Police Regulations 1979*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/F1996B01346> (lido em 27-Ago-2019)
- Act n°78* (22-Out-1990) “*Australian Maritime Safety Authority Act 1990*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2004C02168> (lido em 27-Ago-2019)
- Act n°152* (01-Out-2001) “*Intelligence Services Act 2001*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2004A00928> (lido em 27-Ago-2019)
- Act n°18* (11-Abr-2003) “*Transport Safety Investigation Act 2003*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2004A01102> (lido em 12-Set-2019)
- Act n°128* (13-Set-2012) “*Navigation Act 2012*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2012A00128> (lido em 27-Ago-2019)
- Australian Maritime Safety Authority Act 1990, Compilation date: 2014* (01-Jul-2014) Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2014C00368> (lido em 27-Ago-2019)
- Act n°108* (02-Out-2014) “*National Security Legislation Amendment Act (No. 1) 2014*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2014A00108> (lido em 27-Ago-2019)
- Act n°40* (01-Jul-2015) “*Australian Border Force Act 2015*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2015C00319> (lido em 27-Ago-2019)
- Australian Federal Police Regulations 1979 Compilation date: 2015* (15-Dez-2015) Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/F2016C00111> (lido em 27-Ago-2019)
- Act n°18, Compilation date: 2016* (10-Mar-2016) “*Transport Safety Investigation Act 2003*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2016C00617> (lido em 12-Set-2019)
- Act n°117* (30-Out-2017) “*Defence Legislation Amendment (2017 Measures No. 1) Act 2017*”. Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2017A00117> (lido em 27-Ago-2019)
- Defence Act 1903, Compilation date: 2018* (01-Jul-2018) Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2018C00323> (lido em 27-Ago-2019)
- Australian Federal Police Regulations, 2018* (16-Ago-2018) Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/F2018L01121> (lido em 27-Ago-2019)
- Australian Border Force Act 2015, Compilation date: 2018* (20-Dez-2018) Disponível em: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2019C00034> (lido em 27-Ago-2019)
- Australian Federal Police Act 1979, Compilation date: 2018* (29-Dez-2018) Disponível em:

⁴³⁴ Ver, por exemplo, a Parte 7 da *Marine Safety Act 1998 n°121*.

<https://www.legislation.gov.au/Details/C2019C00012> (lido em 27-Ago-2019)

Navigation Act 2012, Compilation date: 2019 (01-Jul-2019) Disponível em:

<https://www.legislation.gov.au/Details/C2019C00204> (lido em 27-Ago-2019)

New South Wales-Marine Safety Act 1998 N°121, Revised 2019 (01-Jul-2019) Disponível em:

<https://legislation.nsw.gov.au/#/view/act/1998/121/whole> (lido em 27-Ago-2019)

J.2 BÉLGICA

J.2.1 Descrição do modelo belga

A Bélgica tem uma Constituição desde 1831; a versão em vigor foi revista em 2017 e dedica o Título VI às FA e FSS, que separa, mas não regula. A diferenciação entre as funções militares e as de polícia, e entre FA e FSS, consta da lei ordinária, a *Loi organique des services de renseignement et de sécurité*, de 30-Nov-1998 (art.8º). Ocupada por Napoleão, a Bélgica também teve uma gendarmeria; mas começou a ser desmilitarizada pela lei sobre a função policial de 05-Nov-1992; recebeu a *Police Maritime* e outras com a reforma das polícias iniciada pela lei de 07-Dez-1998; e foi extinta em 2001 e inserida na *Police Fédérale*, uma polícia única civil (Lutterbeck, 2013: 34-35), que está integrada no *Service public fédéral (SPF) Intérieur* (ministério federal do interior) (Argent, 2003).

As funções de polícia marítima na Bélgica são exercidas pela *Police Fédérale*, através de um ramo da polícia administrativa, a *Direction de la police de la navigation*, que tem competência específica em assuntos do mar⁴³⁵; sucedeu em 2001 à antiga *Police Maritime*, e além da segurança e ordem públicas tem atribuições de controlo de fronteiras nos espaços marítimos e colabora especialmente com a *Police Judiciaire Fédérale*. O controlo aduaneiro está atribuído à *Brigade Maritime* do serviço *Douanes et Accises* do *SPF Finances* (ministério das finanças).

A Bélgica tem 76 km de costa marítima e 3600 km² de área de espaços marítimos, mas tem uma guarda costeira. Como toda a costa belga está na Comunidade Flamenga, esta estabeleceu em 2005 um acordo com o Estado Federal para a criar. A *Kustwacht* (Guarda Costeira ou *garde côtière*), civil, foi criada por lei de 2006, para coordenar e agilizar a cooperação dos órgãos e serviços com poderes de autoridade marítima, e para evitar duplicações⁴³⁶; um deles é o Ministério da Defesa⁴³⁷ (*MoD*). A Guarda Costeira tem sede em Oostende, no mesmo edifício do *MRCC* e do centro de segurança-safa (*safety* ou *sécurité*); o

⁴³⁵ Ver mais em: <https://www.police.be/5998/fr/a-propos/police-administrative/direction-de-la-police-de-la-navigation> (lido em 12-Ago-2019).

⁴³⁶ Ver mais em: <https://kustwacht.be/fr> (lido em 12-Ago-2019).

⁴³⁷ O *MoD* é o único que mantém a designação tradicional e não adotou o modelo de *SPF*.

Maritiem Informatie Kruispunt (Carrefour d'Information Maritime, MIK), o outro centro operacional, situa-se em Zeebrugge, ocupa-se da segurança-segura (*security* ou *sûreté*) e coordena os meios da Armada, da *police de la navigation* e dos serviços aduaneiros, conforme adequado, para garantir a ordem e segurança públicas no mar. A Guarda Costeira é composta por três entidades administrativas: o *organe stratégique* (órgão estratégico), que reúne os dirigentes de todos os serviços por ela coordenados; o *organe de concertation* (órgão de concertação), que o governador da província da Flandres ocidental preside; e o secretariado, que coordena as atividades operacionais e administrativas (*Garde Côtière*, 2010).

O combate à poluição do mar é coordenado pela Guarda Costeira, mas a execução nas praias e nos portos compete aos serviços de proteção civil, o *SPF Intérieur-Protection Civile*. No mar, cabe ao *Service Milieu marin*, que pertence ao *Directorate-général Environnement* do *SPF Santé publique*.

Dos numerosos serviços belgas com poderes de autoridade marítima destacam-se o *SPF Mobilité et Transport*⁴³⁸ (ministério federal dos transportes), a *Direction de la police de la navigation* e, inserida no Governo da Comunidade Flamenga, a *Scheepvaartbegeleiding (Ship Supervision Division)* da *Maritieme Dienstverlening en Kust*⁴³⁹ (*Agence des Services Maritimes et Côtiers, MDK*), criada por *arrêté* de 2005 do Governo Flamengo.

As funções de estado costeiro estão atribuídas à Guarda Costeira e as de estado de porto e de bandeira, ao *SPF Mobilité et Transport (EMSA, 2018)*. As inspeções dos navios (como as do regime de *port state control* ou as de certificação) são da competência do *Directorate-general of Maritime Transport*, do *SPF Mobilité et Transport*. A investigação de acidentes marítimos está atribuída ao *Organisme fédéral d'Enquête sur les Accidents de Navigation (OFEAN)*, deste *SPF*. O registo de navios está atribuído ao *Registre naval belge*, do mesmo *SPF*.

A *MDK* é uma agência independente, que constitui a administração marítima nacional. Da *MDK* depende a empresa pública *Vloot (Flotte)*, que gere uma frota de mais de 40 navios e guarnições especializadas em *SAR*, hidrografia, investigação científica, apoio à polícia no mar e pilotagem; o *Vlaamse Hydrografie* (Serviço de Hidrografia) da *MDK* representa a Bélgica na OHI. A *Ship Supervision Division* da *MDK* assegura a operação dos *Vessel Traffic Services (VTS)* (centros de controlo de tráfego marítimo), do *MRCC* e das ajudas marítimas à navegação (sobretudo o assinalamento marítimo), cruciais nos espaços marítimos e nos canais

⁴³⁸ Ver mais em: <https://mobilit.belgium.be/fr/apropos> (lido em 12-Ago-2019).

⁴³⁹ Ver mais em: <http://www.agentschapmdk.be/index.php> (lido em 21-Ago-2019).

belgas, e no acesso ao porto de Antwerp pelo rio Scheldt.

De acordo com a lei de proteção do meio marinho de 20-Jan-1999, além dos agentes da *Police de la Navigation*, e outras autoridades, os oficiais e sargentos da Armada podem, se forem para tal nomeados, autuar ilícitos de poluição meio marinho (art.43º); os navios e os aviões militares belgas podem ser solicitados pela autoridade competente a perseguir navios estrangeiros suspeitos (art.48º). A fiscalização das pescas marítimas emprega os navios da *Vloot (Flotte)*, e da Armada Belga, se necessário.

A regulação e a tutela das praias e respetivos serviços competem à Comunidade Flamengo, e aos municípios locais, pois a costa está toda nesta Comunidade. A formação dos nadadores-salvadores (*strandwachten*) está atribuída a um serviço flamengo, o *Wobra*⁴⁴⁰, e a gestão do resgate costeiro está atribuída à *IKWV-Intercommunale Kustreddingsdienst West-Vlaanderen*⁴⁴¹, na qual estão representados os 10 municípios costeiros.

Tal como na maioria dos países europeus, os portos são propriedade de empresas, que podem ser privadas ou públicas, de organizações regionais ou locais; os serviços portuários são prestados sobretudo por empresas privadas. Os quatro principais portos belgas são geridos por uma empresa pública municipal (Antwerp, desde 1996), por uma empresa pública (Ghent, desde 2014), por uma empresa comunal (Oostende, desde 1997) e por uma empresa em que o município de Brugge é o acionista maioritário⁴⁴² (Zeebrugge, desde 2001). Nestes portos existe o órgão de *harbour master (havenmeester)*, responsável pela gestão das operações portuárias com segurança safa e segura; não existem capitánias nem capitão do porto.

J.2.2 Legislação belga

The Belgian Constitution (24-Out-2017) Disponível em:
https://www.dekamer.be/kvvcr/pdf_sections/publications/constitution/GrondwetUK.pdf (lido em 12-Ago-2019)

Loi sur la fonction de police (05-Ago-1992) Disponível em:
http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=1992080552&table_name=loi
(lido em 12-Ago-2019)

Loi portant intégration de la police maritime, de la police aéronautique et de la police des chemins de fer dans la gendarmerie (17-Nov-1998) Disponível em:
<https://wallex.wallonie.be/PdfLoader.php?type=doc&linkpdf=5630-4913-2656> (lido em 12-Ago-2019)

Loi organique des services de renseignement et de sécurité (30-Nov-1998) Disponível em:

⁴⁴⁰ Ver mais em: <http://www.redderaanzee.wobra.be/index.html> (lido em 14-Ago-2019).

⁴⁴¹ Ver mais em: <https://www.ikwv.be/> (lido em 14-Ago-2019).

⁴⁴² Ver mais em: <https://www.vlaamshavencommissie.be/en/vhc/pagina/legal-status-port-zeebrugge> (lido em 12-Ago-2019).

http://www.comiteri.be/images/pdf/wetgeving/WIV_-_LRS_-_codex.pdf (lido em 12-Ago-2019)

Loi organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux (07-Dez-1998) Disponível em:

http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=fr&caller=summary&pub_date=99-01-05&numac=1998021488 (lido em 12-Ago-2019)

Loi protection milieu marin (20-Jan-1999) Disponível em: <https://www.ejustice.just.fgov.be/loi/loi.htm> (lido em 09-Out-2019)

Arrêté du Gouvernement flamand (07-Out-2005) “portant création de l'agence autonomisée interne sans personnalité juridique " Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust " (Agence de la Prestation de Services maritimes et de la Côte)”. Disponível em: <https://www.ejustice.just.fgov.be/loi/loi.htm> (lido em 09-Out-2019)

Loi (04-Abr-2006) “portant assentiment à l'Accord de coopération du 8 juillet 2005 entre l'Etat fédéral et la Région flamande concernant la création d'une structure de Garde côtière et la coopération au sein de celle-ci”. Disponível em: https://kustwacht.be/sites/default/files/legacy_files/wet_4_april_2006.pdf (lido em 12-Ago-2019)

J.3 CANADÁ

J.3.1 Descrição do modelo canadiano

O Canadá tem uma constituição escrita, baseada no *Constitution Act, 1867*, sujeito a várias alterações, a maior das quais foi o *Constitution Act, 1982*, que desenvolveu as normas sobre direitos, liberdades e garantias. Não refere as FA nem a polícia; mas, dada a sua ligação ao Reino Unido, segue a tradição da *Magna Carta* (1215) e mantém fronteiras entre as FA e as polícias, interiorizadas no país, assim como vários modelos de atuação na segurança.

As FA são reguladas pelo *National Defence Act, 1985*, cuja mais recente versão é de 2018 e que também é um estatuto do pessoal e código penal e disciplinar. Existe uma polícia militar, para matérias penais e disciplinares militares (secção 156). Regula o *Department of National Defence (DND)* e as *Canadian Forces*⁴⁴³ (FA), chefiadas pelo *Chief of the Defence Staff* (equivalente ao CEMGFA). Dedicada a *Part VI à Aid to the Civil Power*, a qual estabelece os mecanismos pelos quais as FA apoiam autoridades civis (o *Attorney General* competente), a pedido destas ao *Chief of the Defence Staff*, no âmbito de problemas de ordem e segurança pública, assumindo poderes de polícia nesse caso, como acontecia no Reino Unido até aos 1940s (Babington, 1990); as FA são depois financiadas pelas despesas.

A atribuição à Armada de funções de polícia foi debatida após o 11-Set-2001, e contou com o apoio de vários oficiais da Armada (Murray, 1994; Haydon, 2004; Hickey, 2006), mas não foi adotada pelo Governo, que alargou à *Coast Guard* as funções de vigilância no âmbito da defesa nacional, sobretudo oferecendo plataformas não-armadas para outros serviços, sem

⁴⁴³ Ver mais em: <http://forces.ca/en/> (lido em 10-Set-2019).

a tornar uma força de segurança (Forcier, 2011; Mitchell, 2013).

O Canadá tem uma polícia federal (nacional), provincial e municipal, a *Royal Canadian Mounted Police* (Polícia), integrada no *Ministry of Public Safety*⁴⁴⁴, competente em todo o território sólido e no mar territorial. É uma polícia civil, mas adotou no início do século XX elementos de organização militar (como postos e insígnias de origem britânica, mas não o armamento militar), e por isso também se designa *Gendarmerie Royale du Canada* (Ross e May, 1988). O controlo de fronteiras e aduaneiro está atribuído à *Canada Border Services Agency*⁴⁴⁵, regulada pelo *Canada Border Services Agency Act, 2005*.

O Canadá possui uma guarda costeira, civil, criada em 1962 e com origens no século XVIII. A *Canadian Coast Guard*⁴⁴⁶ está integrada no *Department of Fisheries and Oceans*⁴⁴⁷ (DFO), é regulada em especial pelo *Canada Shipping Act, 2001* e pelo *Oceans Act* e opera em estreita colaboração com a Polícia (federal) nos espaços marítimos e nos lagos. É o principal serviço responsável pela segurança marítima safa, pelo SAR no mar (e apoio ao SAR em terra), pela investigação científica do meio marinho e pela proteção ambiental; após o 11-Set-2001 recebeu também atribuições de segurança segura. A *Canadian Coast Guard* tem a atribuição das ajudas marítimas à navegação (exceto a hidrografia). A responsabilidade pelo SAR foi atribuída em 1976 ao DND, e é no seu âmbito que funcionam os três *Rescue Co-ordination Centres (RCC)* (Victoria, British Columbia; Trenton, Ontario; e Halifax, Nova Scotia), mais dois *Maritime Rescue Sub-Centres (MRSC)* (Quebec City, Quebec; e St. John's, Newfoundland), todos operados em conjunto por pessoal do DND e da *Canadian Coast Guard*. A prevenção de acidentes e o SAR marítimos contam ainda com a *Canadian Coast Guard Auxiliary*, uma organização baseada em donativos e em voluntariado, com cerca de 5000 membros e 1500 embarcações (DFO, 2000).

A hidrografia é também uma atribuição do DFO, através do *Canadian Hydrographic Service*, que é regulado pelas *Charts and Nautical Publications Regulations, 1995*, e que representa o Canadá na OHI⁴⁴⁸.

A fiscalização das pescas marítimas é regulada pelo *Fisheries Act, 1985*, e compete a *fishery officers* e *fishery guardians*, que têm uma carreira própria no DFO e embarcações

⁴⁴⁴ Ver mais em: <http://www.rcmp-grc.gc.ca/about-ausujet/index-eng.htm> (lido em 10-Set-2019).

⁴⁴⁵ Ver mais em: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/menu-eng.html> (lido em 10-Set-2019).

⁴⁴⁶ Ver mais em: <http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Home> (lido em 10-Set-2019).

⁴⁴⁷ Esteve integrada no Ministério dos Transportes até 1994; nessa data, absorveu as embarcações do *Fisheries Protection Service* do DFO, mas não a fiscalização da pesca, embora apoie os respetivos inspetores.

⁴⁴⁸ Ver mais em: <http://www.charts.gc.ca/help-aide/about-apropos/index-eng.asp> (lido em 10-Set-2019).

integradas na *Coast Guard*. A lei permite a nomeação de outras pessoas para exercerem essas funções. Embora a *Coast Guard* e a Armada não tenham atribuições de fiscalização das pescas marítimas, o seu pessoal pode ser nomeado *fishery officer* caso a caso, devendo, como os de carreira, fazer-se acompanhar nas suas funções pelo certificado que indica as competências atribuídas (secções 5 e 49 a 56).

As funções de estado de bandeira e de estado de porto estão atribuídas ao Ministério dos Transportes⁴⁴⁹ (*Transport Canada*) e estão reguladas, por exemplo, no *Canada Shipping Act, 2001*. As inspeções do *Port State Control* são realizadas por inspetores deste Ministério; mas várias inspeções do estado de bandeira competem à *Coast Guard*.

A investigação de acidentes marítimos está atribuída ao *Transportation Safety Board*⁴⁵⁰ (*TSB*), um gabinete independente dos ministérios, criado pelo *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* (secção 4) e cuja revisão mais recente data de 2015. Foi densificado por um regulamento de 2014, revisto em 2018, o qual simplificou a designação original de *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board*, para o atual *TSB*.

Os portos no Canadá têm, como nos demais países, vários modelos de governança e de propriedade, e são regulados pelo *Canada Marine Act, 1998*. Públicos ou privados, a lei exige de todos que são financeiramente sustentáveis (secção 49). Nos portos públicos, o conselho de administração é nomeado por órgãos federais, provinciais e municipais (secções 14 a 22). A lei determina também que os portos têm um *harbour master* ou *wharfinger*, competente para cobrar receitas, além das habituais funções de gestão das operações portuárias em segurança (secção 69). Estas leis foram densificadas no caso dos portos públicos, pelas *Public Ports and Public Port Facilities Regulations 2001*. Como noutros países, as autoridades portuárias são cada vez menos operadores portuários e sobretudo administradores das infraestruturas e dos espaços em nome do Estado.

J.3.2 Legislação canadiana

The Constitution Acts 1867 to 1982 (01-Jan-2013) Disponível em: https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/CONST_E.pdf (lido em 10-Set-2019)

Act N-5 (1985) “*National Defence Act, 1985*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/N-5.pdf> (lido em 10-Set-2019)

Act R-10 (1985) “*Royal Canadian Mounted Police Act, 1985*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/R-10.pdf> (lido em 10-Set-2019)

⁴⁴⁹ Ver mais em: <https://www.tc.gc.ca/en/services/marine.html> (lido em 10-Set-2019).

⁴⁵⁰ Ver mais em: <https://www.canada.ca/en/transportation-safety-board.html> (lido em 12-Set-2019).

- Act F-14* (1985) “*Fisheries Act, 1985*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/F-14.pdf> (lido em 10-Set-2019)
- Act c.3* (29-Jun-1989) “*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/C-23.4.pdf> (lido em 12-Set-2019)
- Regulation 1995-462* (21-Mar-1995) “*Charts and Nautical Publications Regulations, 1995*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-95-149.pdf> (lido em 10-Set-2019)
- Act c-31* (1996) “*Oceans Act*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/O-2.4.pdf> (lido em 10-Set-2019)
- Act c.10* (11-Jun-1998) “*Canada Marine Act, 1998*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/C-6.7.pdf> (lido em 10-Set-2019)
- Act c-26* (2001) “*Canada Shipping Act, 2001*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/C-10.15.pdf> (lido em 10-Set-2019)
- Regulation 2001-701* (26-Abr-2001) “*Public Ports and Public Port Facilities Regulations*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-2001-154.pdf> (lido em 10-Set-2019)
- Act c.38* (2005) “*Canada Border Services Agency Act, 2005*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/C-1.4.pdf> (lido em 10-Set-2019)
- Regulation 2014-167* (28-Fev-2014) “*Transportation Safety Board Regulations SOR/2014-37*”. Disponível em: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-2014-37.pdf> (lido em 12-Set-2019)

J.4 DINAMARCA

J.4.1 Descrição do modelo dinamarquês

A Dinamarca tem uma Constituição desde 1849; a versão em vigor é de 1853, foi revista em 2009 e refere separadamente as FA e FSS, e as administrações civil e militar; mas não define missões, nem diferencia as missões das polícias das missões militares. De acordo com uma tradição inglesa, a Constituição autoriza o emprego das FA para reprimir tumultos depois de três avisos para dispersar sem efeito (art.80º) (Babington, 1990: 4-6).

As FA são reguladas pela Lei de Defesa de 2001, que atribui às FA a missão de defesa contra ameaças externas, mas admite a colaboração com entidades domésticas, nos termos a acordar com os ministérios a apoiar (art.7º); admite a colaboração da polícia em tarefas de defesa (art.14º); e determina que o ministro da Defesa (*MoD*) é a mais alta autoridade sobre as FA (art.9º), e o *Chief of Defence* (equivale ao CEMGFA), é o supremo comandante militar (art.10º). O apoio das FA à Polícia está regulado na alteração de 2018 à lei das atividades de polícia de 2004, consolidada em 2015 (Jensen, 2003).

Existe uma polícia única, civil, *Politi* (Polícia), integrada no Ministério da Justiça, que realiza as atribuições de ordem e segurança públicas e de investigação criminal em todo o território nacional, incluindo no mar e sobre os assuntos marítimos, e controlo de fronteiras⁴⁵¹;

⁴⁵¹ Ver mais em: <https://politi.dk/> (lido em 13-Ago-2019).

no mar pode ser apoiada pelos meios da Armada. Há ainda uma polícia interna das FA. A Polícia é regulada por lei, alterada pela última vez em 2015. O controlo aduaneiro compete à *Toldstyrelsen*⁴⁵² (*Danish Customs Agency*).

A Dinamarca tem uma *Home Guard*, por vezes considerada o quarto ramo militar. É constituída por voluntários e colabora nas operações de *SAR*. As funções de *SAR* em terra, lagos e águas interiores estão atribuídas à polícia⁴⁵³.

A Dinamarca não possui guarda costeira, nem qualquer organização com essa natureza ou funções; mas a opção de adotar uma está em aberto (*Maritime Denmark*, 2012).

As funções de estado de porto e de estado de bandeira competem à *Søfartsstyrelsen* (*Danish Maritime Authority*) (*DMA*), criada em 1988⁴⁵⁴ e integrada no *Ministry of Industry, Business and Financial Affairs* (*EMSA*, 2018). A *DMA* incorporou em 2011 a *Danish Maritime Safety Administration* (*DaMSA*), que era um serviço do *MoD* com atribuições sobre as ajudas marítimas à navegação, pilotagem, salvação e destroços de navios, e oceanografia. Estas atribuições foram transferidas para serviços civis. A *DMA* ficou com a pilotagem e as ajudas marítimas à navegação; e é o serviço da administração marítima competente sobre os registos profissionais e patrimoniais dos marítimos, a certificação profissional, a autorização de obras e alterações costeiras, e a regulação da segurança da navegação no mar e em águas restritas (Pape, 2019).

A investigação de acidentes marítimos está atribuída ao *Den Maritime Havarikommission*⁴⁵⁵ (*Danish Maritime Accident Investigation Board*), um serviço autónomo do *Ministry of Industry, Business and Financial Affairs*.

A hidrografia, incluindo a elaboração e venda de cartas náuticas, é uma atribuição do *Søkort Danmark* (*Danish Hydrographic Office*); este e o serviço com a atribuição da geografia terrestre, hoje o *Danish Cadastre Office*, integram-se na *Geodatastyrelsen*⁴⁵⁶ (*Danish Geodata Agency*); é parte do *Ministry of Climate, Energy and Utilities*, e representa a Dinamarca na OHI (Pape, 2019).

As funções de estado costeiro de salvamento aéreo e marítimo, e de combate à poluição

⁴⁵² Ver mais em: https://skat.dk/skat.aspx?oid=2661&ik_navn=topmenu_us (lido em 22-Ago-2019).

⁴⁵³ Ver mais em: <https://www.hjv.dk/Sider/english.aspx> (lido em 13-Ago-2019).

⁴⁵⁴ Ver mais em: <https://www.dma.dk/OmOs/Sider/default.aspx> (lido em 13-Ago-2019).

⁴⁵⁵ Ver mais em: <https://dmaib.com/> (lido em 13-Ago-2019).

⁴⁵⁶ O *Danish Hydrographic Office* sucedeu em 1988 ao *Nautical Chart Archive*; este e o *Land Register and Geodetic Institute* foram fundidos em 1988 no *National Survey and Cadastre*, que adquiriu a designação atual em 2013. Ver mais em: <https://eng.gst.dk/> (lido em 13-Ago-2019).

do mar estão atribuídas ao *MoD* através do *Forsvarschefen*⁴⁵⁷ (*Danish Defence Command*). A coordenação das operações de *SAR* aéreo e marítimo compete ao *Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) Denmark* em Copenhaga⁴⁵⁸; mas a sua atividade operacional decorre no *Forsvarets Operationscenter* (Centro de Operações Conjunto), em Aarhus (*MoD*, 2011), no *Maritime Assistance Service*. O Controlo de Tráfego Marítimo (*Vessel Traffic Services, VTS*) está integrado no *JRCC* e o controlo do tráfego marítimo que atravessa o estreito de Øresund entre København e Malmö (*The Sound*) realiza-se nesta cidade (Suécia), no centro de *VTS* operado em conjunto por pessoal da Dinamarca e da Suécia; do lado dinamarquês o controlo está atribuído à Armada.

A Armada tem ao seu serviço meios aéreos e navais para as missões de proteção ambiental e *SAR*, e a Força Aérea tem meios aéreos. Em colaboração com a *Beredskabsstyrelsen*⁴⁵⁹ (*Danish Emergency Management Agency*), os *JRCC* dos Estados nórdicos podem enviar para bordo de navios com incêndios equipas especializadas para os combater, os *Maritime Incident Response Group*. Este modelo está a ser considerado e tem sido testado no âmbito da UE⁴⁶⁰.

A tutela e a regulação das praias e respetivos serviços competem aos municípios locais. A formação e gestão dos nadadores-salvadores e do resgate costeiro foi assumida por uma fundação, a *TrygFonde*⁴⁶¹, que serve a maioria dos municípios.

As pescas marítimas e a aquacultura são uma atribuição do *Ministry of Environment and Food*⁴⁶², concretizada pela *Fiskeristyrelsen*⁴⁶³ (*Danish Fisheries Agency*), à qual compete fiscalizar a pesca à chegada a terra e no mar, dispondo de navios e embarcações para este efeito, os quais podem servir para apoiar embarcações em dificuldades (*Fiskeridirektoratet*, 2014; Pape, 2019).

Tal como na maioria dos países europeus, os portos dinamarqueses são propriedade de

⁴⁵⁷ Ver mais em:

<https://www2.forsvaret.dk/eng/Organisation/DefenceCommand/Pages/DefenceCommandDenmark.aspx> (lido em 21-Ago-2019).

⁴⁵⁸ Ver mais em: <https://www2.forsvaret.dk/eng/Organisation/Search-and-Rescue/Pages/SAR-Denmark.aspx> (lido em 13-Ago-2019).

⁴⁵⁹ Ver mais em: <https://brs.dk/eng/Pages/dema.aspx> (lido em 13-Ago-2019).

⁴⁶⁰ Ver mais em: <http://www.mirg.eu/> (lido em 21-Ago-2019).

⁴⁶¹ Ver mais em: <https://www.respektforvand.dk/bliv-livredder> (lido em 14-Ago-2019).

⁴⁶² Resultou da fusão em 2015 do *Ministry of Food, Agriculture and Fisheries* com o *Ministry of Environment*. Ver mais em: <https://en.mfvm.dk/the-ministry/> (lido em 13-Ago-2019).

⁴⁶³ Ver mais em: <https://fiskeristyrelsen.dk/english/> (lido em 13-Ago-2019).

empresas, que podem ser privadas ou públicas; os municípios são proprietários da maioria dos portos; os serviços portuários são prestados sobretudo por empresas privadas. Na maioria dos portos há um *harbour master (havnemester)*, responsável pela gestão das operações portuárias com segurança safa e segura; não há capitánias nem capitão do porto. Uma particularidade da Dinamarca é que as pescarias são consideradas carga e entram nas correspondentes estatísticas. Outra, a Dinamarca é um dos países com maior movimento de passageiros por mar, pelo facto de ter muitas ilhas e muito transporte por *ferries* e cabotagem. Por fim, a Dinamarca e a Suécia criaram em 2001 uma empresa, registada na Suécia e com sede na Dinamarca, a *Copenhagen Malmö Port AB*⁴⁶⁴, que gere de maneira integrada os portos de København e de Malmö, cidades a 28 km em linha reta, ligadas pela ponte de Øresund desde 2000.

J.4.2 Legislação dinamarquesa

Denmark's Constitution (05-Jun-1953) Disponível em: https://www.constituteproject.org/constitution/Denmark_1953.pdf?lang=en (lido em 13-Ago-2019)

Act n°122 (27-Fev-2001) “*Lov om forsvarrets formål, opgaver og organisation m.v.*” Disponível em: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=6294> (lido em 13-Ago-2019)

Act n°444 (09-Jun-2004) “*Lov om politiets virksomhed*”. Disponível em: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=1836> (lido em 13-Ago-2019)

Consolidation Act n°956 (20-Ago-2015) “*LBK om politiets virksomhed*”. Disponível em: <https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=143225> (lido em 13-Ago-2019)

Act n°708 (06-Jun-2018) “*Lov om ændring af lov om politiets virksomhed, retsplejeloven, lov om forsvarrets formål, opgaver og organisation m.v. og militær straffelov*”. Disponível em: <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=201312> (lido em 13-Ago-2019)

J.5 HOLANDA

J.5.1 Descrição do modelo holandês

A Holanda tem uma Constituição desde 1814; a versão em vigor é de 1983, foi revista em 2014 e apenas refere as FA, sob a autoridade suprema do Governo, e às quais só atribui missões externas (art.97, art.98 e art.100). Não há uma lei de defesa nacional na Holanda, e a organização das FA e do Ministério da Defesa (*MoD*) está no patamar administrativo; só é conhecida por informações prestadas pelo *MoD* ao parlamento⁴⁶⁵. A Constituição nada diz sobre a polícia ou a proteção civil (Besselink, 2003).

Após a ocupação por Napoleão, a Holanda criou a sua gendarmeria, a *Koninklijke*

⁴⁶⁴ Ver mais em: <http://www.cmport.com/> (lido em 21-Ago-2019).

⁴⁶⁵ Ver mais em: <https://english.defensie.nl/> (lido em 20-Ago-2019).

Marechaussee (*Royal Netherlands Marechaussee*); compete-lhe a segurança da Família Real e de algumas instalações críticas, o controlo de fronteiras e a correspondente investigação criminal, e ainda funções de polícia militar e no exterior; tem atribuições limitadas de ordem e segurança públicas, porque essas competem sobretudo à polícia civil (Clarke, 2014: 128-129). É o quarto ramo das FA e, por isso, depende do *MoD*; mas, devido às suas várias outras atribuições, ainda está sujeita a poder de direção dos ministros da Segurança e Justiça e dos Negócios Estrangeiros⁴⁶⁶. É regulada pela Lei de Polícia de 2012 e não tem competências no mar, mas tem nas costas e nos portos. Os mecanismos pelos quais as FA podem apoiar missões civis foram definidos na Lei de Polícia de 2012 (art.58 a art.60) e na Lei sobre Desastres e Acidentes Graves de 1985 (art.18) (Besselink, 2003).

A Holanda tem também uma polícia civil, *Politie* (Polícia), regulada pela Lei de Polícia de 2012, integrada no Ministério de Segurança e Justiça, com as atribuições típicas de ordem e segurança públicas, e ainda de polícia judiciária e gestão de emergências⁴⁶⁷. Em 2013, a Polícia deixou de ter a unidade própria de polícia marítima⁴⁶⁸, mas manteve as atribuições.

A Holanda tem uma guarda costeira. A *Kustwacht* (Guarda Costeira) foi criada em 1987, foi reformada em 2007 e de novo em 2019⁴⁶⁹. É uma força de segurança civil do mar, com as atribuições de ordem e segurança públicas, incluindo o controlo de fronteiras, aduaneiro e das pescas; presta ainda diversos serviços como ajudas marítimas à navegação (exceto a hidrografia) e salvamento marítimo (*MoD*, 2014: 362-363). O regulamento de 2019 elencou 15 tarefas que concretizam estas atribuições, e definiu-a como um serviço autónomo, na dependência de seis ministérios e sete ministros em conjunto (art.9); a coordenação global compete ao *Ministry of Infrastructure and Water Management* (art.10); ao *MoD* compete gerir-la e organizá-la, nomear o seu diretor (sem perfil definido na lei, mas em regra um oficial da Armada) e, desde 1995, assegurar o funcionamento do seu centro operacional, na Base Naval de Den Helder, para poder usufruir das capacidades da *Koninklijke Marine* (*Royal Netherlands Navy*, Armada) (art.12); é operada pelo pessoal que os vários ministérios atribuem para prestar serviço na Guarda Costeira (art.7). Como noutros Estados da região, os salvamentos marítimo e aéreo estão reunidos num *JRCC*, e o único holandês está sediado no

⁴⁶⁶ Ver mais em: <https://english.defensie.nl/organisation/marechaussee> (lido em 20-Ago-2019).

⁴⁶⁷ Ver mais em: <https://www.politie.nl/> (lido em 20-Ago-2019).

⁴⁶⁸ Antes de 2013, a polícia tinha um modelo de base territorial e por especialidades; uma destas era a *Water Police*, com competências típicas de polícia marítima, junto à costa, sobre a náutica de recreio ou o transporte de substâncias perigosas.

⁴⁶⁹ Ver mais em: <https://www.kustwacht.nl/en> (lido em 20-Ago-2019).

centro operacional da Guarda Costeira, em Den Helder. O combate à poluição do mar é iniciado e coordenado pela Guarda Costeira e a execução técnica das operações compete ao *Rijkswaterstaat*⁴⁷⁰, do *Ministry of Infrastructure and Water Management*. Como a Guarda Costeira não tem meios de ação naval ou aérea próprios, usa os recursos de outras entidades, como a Armada, a Polícia, a *Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij*⁴⁷¹ (*Royal Netherlands Sea Rescue Institution*) (*KNRM*) ou a *Rijksrederij* (companhia de navegação estatal, dependente do *Rijkswaterstaat*), que opera e mantém os navios, embarcações e aeronaves que servem a Guarda Costeira e outros serviços públicos. O controlo aduaneiro nas fronteiras compete à *Belastingdienst*⁴⁷² (*Tax and Customs Administration*).

As funções de estado costeiro, de estado de bandeira e de estado de porto competem ao *Ministry of Infrastructure and Water Management*; mas as funções de estado costeiro envolvem a Polícia, a *Marechaussee* e a Guarda Costeira (*EMSA*, 2018). As funções de estado de bandeira e de estado de porto (incluindo as inspeções a navios) e a investigação de acidentes estão atribuídas ao *Directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme zaken* (*Directorate-General for Aviation and Maritime Affairs*), no qual está inserido o *Inspectie Leefomgeving en Transport* (*Human Environment and Transport Inspectorate*), anterior *Netherlands Shipping Inspectorate*⁴⁷³, criado por decreto de 2018, que alterou um de 2011. Estas funções estão reguladas sobretudo pela Lei dos Navios de 1909, revista pela última vez em 2010 e outras⁴⁷⁴. Competiu ao *Ministry of Infrastructure and Water Management* a coordenação da elaboração da Estratégia Marítima 2015-2025 da Holanda (*Ministry...*, 2015).

A hidrografia, incluindo a elaboração e venda de cartas náuticas, está atribuída ao *Dienst der Hydrografie* (*Hydrographic Service of the Royal Netherlands Navy*), que representa a Holanda na OHI⁴⁷⁵.

A regulação e a tutela das praias e respetivos serviços costeiros é competência dos municípios. O resgate costeiro é executado pela *KNRM* e pela *Reddingsbrigade Nederland*⁴⁷⁶,

⁴⁷⁰ Ver mais em: <https://www.rijkswaterstaat.nl/english> (lido em 20-Ago-2019). Uma tradução aproximada será “estado nacional da água”.

⁴⁷¹ Ver mais em: <https://www.knrm.nl/> (lido em 20-Ago-2019).

⁴⁷² Ver mais em: <https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/home/home> (lido em 22-Ago-2019).

⁴⁷³ Ver mais em: <https://www.ilent.nl/> (lido em 20-Ago-2019).

⁴⁷⁴ Ver mais em: <https://puc.overheid.nl/nsi/> (lido em 20-Ago-2019).

⁴⁷⁵ Ver mais em: <https://english.defensie.nl/organisation/navy/navy-units/hydrographic-service> (lido em 20-Ago-2019).

⁴⁷⁶ Ver mais em: <https://www.reddingsbrigade.nl/> (lido em 20-Ago-2019). Onde há maior atividade balnear,

ambas com origem no século XIX e baseadas em voluntariado ou donativos particulares.

Tal como na maioria dos países europeus, os portos dinamarqueses são propriedade de empresas, que podem ser privadas ou públicas; os municípios são proprietários da maioria dos portos; alguns são propriedade de empresas privadas; os serviços portuários são prestados sobretudo por empresas privadas. O maior porto da Europa, Rotterdam, é gerido por uma empresa, propriedade do município local. Na maioria dos portos há um *harbour master* (*havenmeester*), responsável pela gestão das operações portuárias com segurança safa e segura; não há capitánias nem capitão do porto.

J.5.2 Legislação holandesa

The Constitution of the Kingdom of the Netherlands (11-Out-1848) Disponível em: <https://www.government.nl/topics/constitution/documents/reports/2019/02/28/the-constitution-of-the-kingdom-of-the-netherlands> (lido em 20-Ago-2019)

Act (30-Jan-1985) “*Wet rampen en zware ongevallen*”. Disponível em: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0003765/2009-12-22> (lido em 20-Ago-2019)

Act (10-Out-2010) “*Schepenwet*”. Disponível em: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0001876/2010-10-10> (lido em 20-Ago-2019)

Act (12-Jul-2012) “*tot vaststelling van een nieuwe Politiewet (Politiewet 2012)*”. Disponível em: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0031788/2019-02-01#Hoofdstuk2> (lido em 20-Ago-2019)

Decree (31-Ago-2018) “*Instellingsbesluit Inspectie Leefomgeving en Transport*”. Disponível em: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0031032/2018-08-31> (lido em 20-Ago-2019)

Regulation (25-Mai-2019) “*Regeling organisatie Kustwacht Nederland*”. Disponível em: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0042251/2019-07-01> (lido em 20-Ago-2019)

J.6 IRLANDA

J.6.1 Descrição do modelo irlandês

A Irlanda tornou-se independente do Reino Unido em 1922, pelo que as raízes do seu modelo se encontram em parte neste país. A Constituição da Irlanda data de 1937, e a mais recente revisão data de 2018. Refere e regula vários aspetos relativos às *Óglaigh na hÉireann* (*Defence Forces*) (FA), mas não refere a polícia, nem diferencia formalmente as missões das polícias das missões militares. Apesar de atribuir o comando supremo das FA ao Presidente da República, é ao ministro da Defesa (*MoD*) que estão atribuídos os poderes executivos e a direção das FA⁴⁷⁷, que tem como principal conselheiro o *Chief of Staff of the Defence Forces*

formaram-se organizações locais que complementam a anterior, que tem implantação nacional; é o caso de Den Haag com a *Haagse Vrijwillige Reddingsbrigade (HVRB)*; ver mais em: <https://www.hvr.nl/> (lido em 20-Ago-2019).

⁴⁷⁷ Ver mais em: <https://www.military.ie/en/#1> (lido em 26-Ago-2019).

(equivale ao CEMGFA), modelo que vem da Lei de Defesa de 1954, revista em 2017 (secção 12). A Armada é a componente naval das FA⁴⁷⁸, e há uma *Reserve Defence Force*, constituída por voluntários para apoiar as tarefas militares, até um máximo de 12 anos. A missão primordial das FA é a defesa do território contra ameaças externas (não é membro da *NATO*); mas o apoio a autoridades policiais e outras civis, por ordem do Governo ou a pedido das mesmas (*aid to the civil power, ATCP*), através de *service level agreements*, tem um papel muito significativo na Irlanda (*MoD*, 2015a).

A Irlanda tem uma polícia civil única, a *Garda Síochána* (Polícia), integrada no *Ministry for Justice, Equality and Law Reform*, que tem as atribuições de segurança interna, de ordem e segurança públicas e de investigação criminal em todo o território nacional, incluindo no mar e sobre os assuntos marítimos, e controlo de fronteiras⁴⁷⁹; no mar pode ser apoiada pelos meios militares. Há ainda uma polícia interna das FA. A Polícia é regulada por lei de 2005, e a revisão mais recente é de 2015. O controlo aduaneiro compete aos *Revenue Commissioners*⁴⁸⁰, integrados no Ministério das Finanças, e que têm lanchas para vigilância e fiscalização no mar.

A Irlanda tem uma guarda costeira. A *Garda Cósta na hÉireann* (Guarda Costeira) está integrada desde 2006 no *Department of Transport, Tourism and Sport*⁴⁸¹, no qual se reuniram em 2013 diversos serviços integrados noutros ministérios, que exercem a autoridade do Estado sobre os assuntos do mar: o *Marine Survey Office*; a *Maritime Safety Policy Division*; a *Maritime Transport Division*; a *Maritime Services Division*; e a Guarda Costeira (*DTTAS*, 2015). A Guarda Costeira teve origem na britânica *Preventive Waterguard* (1809), passou a designar-se oficialmente *Coastguard* em 1822, e *Coast Guard* em 2000, designação que vinca as diferenças face à sua congénere britânica. É chefiada por um diretor. As suas atribuições são o salvamento marítimo e o combate à poluição do mar, cumprindo em parte as funções de estado costeiro na Irlanda; compete à Guarda Costeira manter atualizado o Plano Nacional de Contingência de Combate à Poluição do Mar, aplicá-lo quando necessário, executar as ações de combate à poluição do mar e colaborar com as operações na costa. Para tanto, a Guarda Costeira opera o *National Maritime Operations Centre (NMOC)*, em Dublin, o centro

⁴⁷⁸ Ver mais em: <https://www.military.ie/en/who-we-are/naval-service/> (lido em 26-Ago-2019).

⁴⁷⁹ Ver mais em: <https://www.garda.ie/en/> (lido em 26-Ago-2019).

⁴⁸⁰ Ver mais em: <https://www.revenue.ie/en/Home.aspx> (lido em 26-Ago-2019).

⁴⁸¹ Ver mais em: <https://www.gov.ie/en/policy-information/eda64a-the-irish-coast-guard/> (lido em 26-Ago-2019).

coordenador nacional, e dois subcentros, o *Marine Rescue Sub Centre (MRSC)* Valentia e o *MRSC Malin Head*. As operações *SAR* são executadas pelos meios de ação marítima e aérea da própria Guarda Costeira, das estações salva-vidas distribuídas ao longo das costas, dos recursos da *RNLI* na Irlanda⁴⁸², e dos da *Community Rescue Boats Ireland*⁴⁸³; estas últimas organizações têm natureza de fundação ou sem fins lucrativos, e assentam em larga medida no voluntariado⁴⁸⁴. Em 2008, foi considerada a hipótese de a Guarda Costeira se juntar à Armada; mas a ideia foi abandonada (Alves, 2008b).

Ainda no âmbito das funções de estado costeiro, o assinalamento marítimo compete à *Commissioners of Irish Lights*⁴⁸⁵, uma fundação, criada pelo *Merchant Shipping Law Amendment Act 1853*, e que manteve a sua atuação técnica e financiamento integrados com a *Trinity House* (Inglaterra e País de Gales) e a *Northern Lighthouse Board*⁴⁸⁶ (Escócia e Ilha de Man). São cobradas aos navios nos portos britânicos e irlandeses taxas de farolagem, que constituem receitas do *General Lighthouse Fund (GLF)*, administrado pelo ministro do *Department for Transport* (Londres), ao qual compete depois afetá-las àquelas fundações. Por lei de 1993, a *Commissioners of Irish Lights* tem atribuições no que concerne a destroços fora da jurisdição das autoridades portuárias, quanto à sua sinalização, se constituírem perigos para a navegação, e quanto à sua remoção, tomando posse da mesma e retendo as receitas dos destroços (secção 52).

A investigação de acidentes marítimos foi atribuída ao *Marine Casualty Investigation Board*⁴⁸⁷ (*MCIB*), criado por lei em 2000 e em funcionamento desde 2002, adaptado mais tarde para cumprir as normas comunitárias nesta matéria.

As funções de estado de porto e de estado de bandeira estão atribuídas ao *Marine Survey Office (MSO)* integrado no *Department of Transport, Tourism and Sport (EMSA, 2018)*; estão em causa os registos profissionais e patrimoniais, a certificação do pessoal, as inspeções e certificações dos navios e respetivos projetos. O *MSO* é o serviço responsável pela hidrografia e pela prevenção da poluição do mar, enquadradas nas funções de estado

⁴⁸² Ver a secção sobre a *RNLI*, no Reino Unido, atrás (secção E.5).

⁴⁸³ Ver mais em: <http://www.iws.ie/rescue-services/community-rescue-boats-ireland-crbi.302.html> (lido em 26-Ago-2019).

⁴⁸⁴ Uma listagem de todos os recursos existentes para *SAR* marítimo encontra-se em: <https://www.irishlifeboats.com/> (lido em 26-Ago-2019).

⁴⁸⁵ Ver mais em: <https://www.irishlights.ie/> (lido em 26-Ago-2019).

⁴⁸⁶ Ver a secção sobre a *Trinity House*, no Reino Unido, atrás (secção E.6).

⁴⁸⁷ Ver mais em: <http://www.mcib.ie/> (lido em 26-Ago-2019).

costeiro. A Lei sobre a Poluição Marítima de 1991, revista pela última vez em 2017, estabelece que, além de técnicos especializados nestas tarefas, podem ser nomeados oficiais da Armada para efetuarem inspeções a navios; exceto os *harbour-masters*, todos devem fazer-se acompanhar de documento comprovativo (secção 20). No caso de incumprimento de normas importantes, os *harbour-masters* das autoridades portuárias estão autorizados pela mesma lei, a recusar a entrada de navios no porto (secção 23), a suscitar o seu arresto (secção 24) e a inspecionar navios (secção 25). Está em vigor a *Maritime Safety Strategy* (Estratégia de Segurança Marítima Safa), aprovada em 2015, elaborada pelo *Department of Transport, Tourism and Sport (DTTas, 2015)*.

A Irlanda tem 12 portos regulados pela Lei dos Portos de 1996, revista por nova lei de 2015. Tal como na maioria dos países europeus, os portos são propriedade de empresas, que podem ser privadas ou públicas, de organizações nacionais (é o caso de Bantry Bay), regionais ou locais; os serviços portuários são prestados sobretudo por empresas privadas (é o caso de Greenore) (*DTTas, 2013*). Estas leis determinam que em cada porto tem de existir um *harbour-master*, ao qual compete a gestão das operações portuárias em segurança safa e segura (secção 37). Estas leis autorizam ainda a *Dublin Port Company* (pública, estadual) a ter um serviço de polícia próprio, com jurisdição só dentro dos limites geográficos do porto⁴⁸⁸; os efetivos deste serviço de polícia são antigos agentes de polícia, contratados pela referida empresa apenas para este efeito (secção 54). Não existem capitánias nem capitão do porto.

Quanto às pescas, a regulação compete à *Sea-Fisheries Protection Authority*⁴⁸⁹, criada pela Lei das Pescas de 2006 e revista pela última vez em 2019. A execução da fiscalização no mar está entregue em boa parte ao pessoal da Armada⁴⁹⁰, que, pese embora tenha como missão primordial a defesa contra ameaças externas, nela ocupará 90% da sua atividade (*MoD, 2015a: 38*); de acordo com a referida lei, a maioria do pessoal das guarnições de navios e aeronaves militares (além do pessoal da Polícia, e das alfândegas, mas não da Guarda Costeira) tem o atributo de *Sea-Fisheries Protection Officer* (secções 16 e 17).

J.6.2 Legislação irlandesa

Constitution of Ireland (29-Dez-1937) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/pdf/en.cons.pdf> (lido em

⁴⁸⁸ Esta autorização estendia-se à *Dún Laoghaire Harbour Company*; mas esta empresa foi extinta em 2018, e os serviços foram integrados no município local (O'Brien, 2018).

⁴⁸⁹ Ver mais em: <https://www.sfpa.ie/> (lido em 26-Ago-2019).

⁴⁹⁰ Ver mais em: <https://www.military.ie/en/who-we-are/naval-service/specialist-units/fisheries-monitoring-centre/> (lido em 26-Ago-2019).

26-Ago-2019)

Defence Act, 1954 (13-Mai-1954) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/1954/act/18/enacted/en/html> (lido em 26-Ago-2019)

Sea Pollution Act, 1991 (26-Nov-1991) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/1991/act/27/enacted/en/print#sec20> (lido em 26-Ago-2019)

Merchant Shipping (Salvage and Wreck) Act, 1993 (21-Dez-1993) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/1993/act/34/enacted/en/print.html?printonload=true> (lido em 26-Ago-2019)

Harbours Act, 1996 (20-Mai-1996) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/1996/act/11/enacted/en/html> (lido em 26-Ago-2019)

Merchant Shipping (Investigation of Marine Casualties) Act, 2000 (27-Jun-2000) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/2000/act/14/enacted/en/pdf> (lido em 26-Ago-2019)

Garda Síochána Act 2005 (10-Jul-2005) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/2005/act/20/enacted/en/pdf> (lido em 26-Ago-2019)

Sea-Fisheries and Maritime Jurisdiction Act 2006 (04-Abr-2006) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/2006/act/8/enacted/en/pdf> (lido em 26-Ago-2019)

Garda Síochána (Amendment) Act, 2015 (09-Mar-2015) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/2015/act/3/enacted/en/pdf> (lido em 26-Ago-2019)

Harbours Act, 2015 (25-Dez-2015) Disponível em: <http://www.irishstatutebook.ie/eli/2015/act/61/enacted/en/pdf> (lido em 26-Ago-2019)

Defence Act 1954, Revised 2017 (07-Abr-2017) Disponível em: <http://revisedacts.lawreform.ie/eli/1954/act/18/revised/en/pdf?annotations=true> (lido em 26-Ago-2019)

Sea Pollution Act, 1991, revised 2017 (01-Set-2017) Disponível em: <http://revisedacts.lawreform.ie/eli/1991/act/27/revised/en/html> (lido em 26-Ago-2019)

Sea-Fisheries and Maritime Jurisdiction Act 2006, Revised 2019 (17-Jul-2019) Disponível em: <http://revisedacts.lawreform.ie/eli/2006/act/8/revised/en/pdf?annotations=true> (lido em 26-Ago-2019)

J.7 LETÓNIA

J.7.1 Descrição do modelo letão

A Constituição da Letónia é de 1922 e a última revisão foi em 2018. Não refere as FA nem a polícia, mas atribui ao Presidente da República o comando-em-chefe das FA (art.42), e refere-se à defesa militar perante agressão externa (art.44).

A Letónia tem uma lei de segurança nacional de 2000, cuja alteração mais recente é de 2017, que organiza a defesa nacional.

A lei das FA de 1999, cuja alteração mais recente é de 2014, organiza as *Nacionālie bruņotie spēki* (FA), dirigidas pelo *Nacionālo bruņoto spēku komandieris*⁴⁹¹ (*Commander of*

⁴⁹¹ Ver mais em: <https://www.mil.lv/> (lido em 09-Out-2019). De notar que o parlamento tem competências na sua confirmação e na exoneração (secção 14).

the National Armed Forces, equivale ao CEMGFA), subordinado ao *Aizsardzības ministrs*⁴⁹² (*Minister of Defence*, MDN). Esta lei estabelece que a missão das FA é a defesa do território do país, mas em 2010 passou a admitir o emprego de unidades das FA em tarefas de outros tipos, por decisão do Governo (secção 6). Nesse sentido, atribuiu a execução das funções de guarda costeira, de SAR marítimo, de combate à poluição do mar e de controlo da navegação marítima às FA (alínea 4) do n.º(1) da secção 6.1); determinou ainda a disponibilização de recursos para a guarda de fronteiras executar as suas missões no mar (alínea 5) do n.º(1) da secção 6.1). A lei definiu ainda as missões da *Militārā policija* (Polícia Militar), com funções de segurança pessoal, equipamentos e infraestruturas, e de investigação criminal no âmbito militar.

A Letónia tem uma polícia nacional, a *Valsts policija*⁴⁹³ (*State Police*), civil, mas sujeita a organização militar (por exemplo, os nomes dos postos), integrada no Ministério do Interior, com as atribuições de ordem e segurança públicas, e investigação criminal. A polícia inclui a *State Police*, a *Security Police* (serviços de informações) e as polícias locais, cujas atribuições e estruturas estão definidas na lei de polícia de 1992, cuja alteração mais recente é de 2016. O pessoal da polícia tem o estatuto de funcionário público civil (*civil servant*), de acordo com a lei dos funcionários públicos de 2000 (Ēriks, Garonskis e Matvejevs, 2006), cuja mais recente alteração é de 2019. O controlo de fronteiras está atribuído à *Valsts Robežsardze*⁴⁹⁴ (*State and Border Guard*), em 1991 integrada no MDN, atualmente integrada no Ministério do Interior, e com natureza civil, regulada por lei de 1997, cuja mais recente alteração é de 2014. A relação nem sempre fácil com o vizinho russo determina uma ligação desta força de segurança às FA, em especial para garantir a inviolabilidade das fronteiras; assim, e enquanto não tem recursos próprios suficientes, apoia-se em recursos dos exércitos letões. Também é forte a relação com os serviços aduaneiros (*Muita*), integrados no *Valsts ieņēmumu dienests*⁴⁹⁵ (*State Revenue Service*).

A Letónia tem uma guarda costeira, a *Krasta apsardze*⁴⁹⁶ (*Latvian Coast Guard Service*) integrada na Armada, mas paralela ao ramo militar, com as atribuições de combate à poluição do mar, polícia marítima (incluindo controlo da navegação) e SAR marítimo, competindo-lhe

⁴⁹² Ver mais em: <https://www.mod.gov.lv/en> (lido em 09-Out-2019).

⁴⁹³ Ver mais em: <http://www.vp.gov.lv/index.php> (lido em 09-Out-2019).

⁴⁹⁴ Ver mais em: <http://www.rs.gov.lv/> (lido em 09-Out-2019).

⁴⁹⁵ Ver mais em: <https://www.vid.gov.lv/> (lido em 09-Out-2019).

⁴⁹⁶ Ver mais em: <http://www.mrcc.lv/> (lido em 09-Out-2019). São de realçar as normas elencadas em: http://www.mrcc.lv/en/Krasta_apsardzes_%20dienests/Normativie_akti.aspx (lido em 09-Out-2019).

operar o *MRCC-Riga*. É regulada pela lei da administração marítima de 2002 (secção 7), cuja mais recente alteração é de 2019 (Alves, 2007). O *SAR* costeiro também conta com a *Latvijas Pludmales Glābēju Asociācija*⁴⁹⁷ (*Latvian Beach Rescue Association*) para disponibilizar e gerir nadadores-salvadores e dar formação em segurança e socorro na água. Os procedimentos para regular o apoio a navios em dificuldades e a atribuição de locais de refúgio constam dum regulamento de 2005 (parte VII).

As funções de estado de bandeira e de estado de porto estão definidas nesta lei de 2002 e densificadas no *Jūras kodekss (maritime code)*; além da guarda costeira, o principal serviço que executa esta política pública é a *Latvijas Jūras administrācija*⁴⁹⁸ (*Maritime Administration of Latvia*), integrada no Ministério dos Transportes. À *Maritime Administration* competem os registos profissionais e dos navios, as normas de segurança safa no mar rios e lagos (incluindo a pilotagem), as normas de segurança segura dos navios e nos portos, as inspeções técnicas (estado de bandeira e estado de porto), a aprovação de projetos de navios, o controlo da navegação marítima (em conjunto com a guarda costeira) e as ajudas à navegação, incluindo a hidrografia (secção 6) (*EMSA*,2018). A hidrografia está atribuída ao *Hidrogrāfijas dienests (Hydrographic Service)*, que representa a Letónia na OHI. Além do *Hydrographic Service*, o *Kuģu reģistra (Ship Register)*, *Jūrnieku reģistra (Seamen's Registry)*, *Kuģošanas drošības inspekcijas (Maritime Safety Inspectorate)* e o *Kuģu un ostu aizsardzības inspekcijas (Ship and Port Security Inspectorate)* estão integrados na *Maritime Administration*.

A investigação de acidentes no mar está atribuída ao *Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs*⁴⁹⁹ (*Transport Accident and Incident Investigation Bureau*), uma agência autónoma do Ministério dos Transportes, que se ocupa dos acidentes e dos incidentes marítimos, aéreos e ferroviários.

As pescas são reguladas por lei de 1995, cuja alteração mais recente é de 2014. Esta lei atribuiu ao *Valsts vides dienests*⁵⁰⁰ (*State Environmental Service*) a competência de controlo e fiscalização das pescas marítimas, é executada pelos *Zvejas kontroles departaments (Fisheries Control Departments)*, que contam com o apoio dos navios da Armada para ações no mar; a referida lei atribuiu a estes departamentos a competência (regulamentada noutras normas) para nomear inspetores da pesca, podendo abranger militares (secção 19).

⁴⁹⁷ Ver mais em: <http://lifeguard.lv/> (lido em 09-Out-2019).

⁴⁹⁸ Ver mais em: <https://www.lja.lv/> (lido em 09-Out-2019).

⁴⁹⁹ Ver mais em: <http://www.taiib.gov.lv/> (lido em 09-Out-2019).

⁵⁰⁰ Ver mais em: <http://www.vvd.gov.lv/> (lido em 09-Out-2019).

Os portos são regulados por lei de 1994, cuja alteração mais recente é de 2014. Podem ser de propriedade pública ou privada, neste caso por concessão (secção 4) e são geridos por autoridades portuárias, entidades públicas nomeadas pelas autoridades regionais ou locais do porto (secção 7). Um dos membros das autoridades portuárias é o *Ostas kapteinis (Harbour Master)*, que dirige e gere as operações portuárias, mas não tem poderes de polícia (secção 33 da *Maritime Administration and Safety Law* e secção 17 da *Law on Ports*).

J.7.2 Legislação da Letónia

The Constitution of the Republic of Latvia (07-Nov-1922) Disponível em: <https://likumi.lv/ta/en/id/57980-the-constitution-of-the-republic-of-latvia> (lido em 12-Set-2019)

On Police Law (04-Jun-1991) Disponível em: <https://likumi.lv/ta/en/id/67957-on-police> (lido em 09-Out-2019)

Ports Law (22-Jun-1994) Disponível em: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/57435> (lido em 09-Out-2019)

Fishery Law (12-Mai-1995) Disponível em: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/34871> (lido em 09-Out-2019)

Border Guard Law (27-Nov-1997) Disponível em: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/46228> (lido em 09-Out-2019)

National Armed Forces Law (04-Nov-1999) Disponível em: <https://likumi.lv/doc.php?id=15836> (lido em 09-Out-2019)

State Civil Service Law (07-Set-2000) Disponível em: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/10944> (lido em 09-Out-2019)

National Security Law (14-Dez-2000) Disponível em: <https://likumi.lv/ta/en/id/14011-national-security-law> (lido em 09-Out-2019)

Maritime Administration and Safety Law (31-Out-2002) Disponível em: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/68491> (lido em 09-Out-2019)

Maritime Code (01-Ago-2003) Disponível em: <https://likumi.lv/ta/en/en/id/76358> (lido em 09-Out-2019)

Regulation n°508 (12-Jul-2005) “*Procedures for the Use of Latvian Waters and the Shipping Regime Thereof*”. Disponível em: <https://likumi.lv/doc.php?id=112660> (lido em 09-Out-2019)

J.8 LITUÂNIA

J.8.1 Descrição do modelo lituano

A Constituição da Lituânia é de 1992 e a última revisão foi em 2018. Refere a missão das FA⁵⁰¹ (*Kariuomenė*) para defesa face a um ataque externo (art.142), mas não as distingue da polícia, que é referida apenas a propósito da restrição de direitos do seu pessoal (e dos militares). Também estabelece a conscrição e serviço cívico em alternativa⁵⁰² (art.48). As FA são chefiadas pelo *Commander of the Armed Forces* (equivale ao CEMGFA). Atribui ao Presidente da República a competência para decidir empregar as FA (art.67), embora sujeito a confirmação do parlamento (*Seimas*) logo que possível (art.142).

A defesa nacional e as FA são organizadas por lei de 1998, que é também um estatuto

⁵⁰¹ Ver mais em: <http://kariuomene.kam.lt/en/home.html> (lido em 11-Set-2019).

⁵⁰² Deve-se a ter só 3 milhões de habitantes, quase um terço de origem russa e haver uma sensação de o país estar sob ameaça russa.

dos militares, e cuja mais recente revisão é de 2018. A lei refere sempre as FA no contexto de defesa face a ameaças ou agressões externas; mas não exclui o seu emprego noutros cenários. É de realçar que atribui competências muito significativas ao Presidente da República sobre as FA, e que exclui pessoal das FA e das FSS do exercício de cargos políticos (art.7). Atribui largas competências ao *Ministry of National Defence*, na organização e logística das FA, e remete o *Commander of the Armed Forces* para funções puramente operacionais. Nas missões das FA destacam-se a vigilância e o controlo do espaço aéreo e do mar territorial, o SAR e o combate à poluição do mar, e o apoio (*render assistance*) a outros serviços públicos (destacando-se a proteção civil, o controlo de fronteiras, a fiscalização das pescas marítimas e ambiental, e as polícias em casos de terrorismo), este apoio em condições a definir noutra lei (art.12 e art. 18). Existem *Volunteer Forces* no exército de terra (art.17) e uma polícia militar, para matéria penal e disciplinar militar (art.19).

A Lituânia tem só um *Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC)*, para o SAR marítimo e o combate à poluição do mar, sediado em Klaipeda e operado pela Armada⁵⁰³.

A Lituânia tem uma polícia única, civil, *Policija* (Polícia), integrada no *Ministry of the Interior*⁵⁰⁴ (*Vidaus Reikalų Ministerija*), regulada pela Lei das Atividades de Polícia de 2000, cuja mais recente revisão data de 2006; é uma polícia administrativa e judiciária. Há ainda no Ministério do Interior a *Valstybės sienos apsaugos tarnyba*⁵⁰⁵ (Polícia de Fronteiras), que se ocupa também das fronteiras no mar, nos rios e nos lagos, e é regulada por lei de 2000, revista pela última vez em 2010. A Lituânia não possui guarda costeira, nem qualquer organização com essa natureza ou funções.

As funções de estado de bandeira e de estado de porto estão atribuídas à *Lithuanian Transport Safety Administration* do *Ministry of Transport and Communications*⁵⁰⁶, e em concreto do *Jūry transportas*⁵⁰⁷ (*Maritime Department*). As ajudas marítimas à navegação estão atribuídas à *Jūry departamento Hidrografijos*⁵⁰⁸ (*Hydrography Division* do *Maritime Department*); a Lituânia não é membro da OHI. A marinha mercante é regulada por lei de

⁵⁰³ Ver mais em:

https://kariuomene.kam.lt/en/structure_1469/naval_force/units_of_the_naval_force/maritime_rescue_coordination_center.html (lido em 12-Set-2019).

⁵⁰⁴ Ver mais em: <http://policija.lrv.lt/> (lido em 12-Set-2019).

⁵⁰⁵ Ver mais em: <http://www.pasienis.lt/> (lido em 12-Set-2019).

⁵⁰⁶ Ver mais em: <https://tsa.lrv.lt/en/> (lido em 12-Set-2019).

⁵⁰⁷ Ver mais em: <https://tsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/vandens-transportas/juru-transportas> (lido em 12-Set-2019).

⁵⁰⁸ Ver mais em: <https://tsa.lrv.lt/lt/veiklos-sritys/hidrografine-veikla> (lido em 12-Set-2019).

1996, revista pela última vez em 2017.

A fiscalização das pescas marítimas está atribuída por lei de 2008 (que alterou a lei das pescas de 2000) a pessoal certificado do Ministério do Ambiente, embora a regulação das pescas seja competência do Ministério da Agricultura⁵⁰⁹.

A investigação de acidentes marítimos está atribuída ao Ministério da Justiça, através da *Transport Accident and Incident Division*⁵¹⁰, criada pela Lei de Segurança Marítima de 2000 (art.48 e art.49).

A Lituânia tem apenas um porto marítimo significativo, em Klaipeda. Por isso, a lei sobre as autoridades portuárias refere-se apenas a este porto, de propriedade pública, onde também existe o órgão de *harbour master*.

J.8.2 Legislação lituana

The Constitution of the Republic of Lithuania (25-Out-1992) Disponível em: <https://www.lrkt.lt/en/about-the-court/legal-information/the-constitution/192> (lido em 11-Set-2019)

Law I-1340 (16-Mai-1996) “*Law on Klaipeda Seaport*”. Disponível em: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.28066/asr?positionInSearchResults=9&searchModelUUID=45f66279-1fe5-40ed-9d7e-5a5905679531> (lido em 12-Set-2019)

Law I-1513 (12-Set-1996) “*Law on merchant shipping*”. Disponível em: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.31762/asr?positionInSearchResults=142&searchModelUUID=45f66279-1fe5-40ed-9d7e-5a5905679531> (lido em 12-Set-2019)

Law VIII-723 (05-Mai-1998) “*Law on the Organisation of the National Defence System and Military Service*”. Disponível em: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/a02d70a507f311e8802fc9918087744d?jfwid=2r1mlj3y> (lido em 11-Set-2019)

Law VIII-1666 (09-Mai-2000) “*Law on the State Border and the Guard Thereof*”. Disponível em: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/7b13b1228c7111e6a0f68fd135e6f40c?jfwid=sujol9ax3> (lido em 12-Set-2019)

Law VIII-1756 (27-Jun-2000) “*Law on Fishing*”. Disponível em: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.104591?jfwid=-fxdp7b3a> (lido em 12-Set-2019)

Law VIII-1897 (29-Ago-2000) “*Law on Maritime Safety*”. Disponível em: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.107736/asr?positionInSearchResults=213&searchModelUUID=b12c55bc-fe60-4304-a9ef-4dcf65b5f954> (lido em 12-Set-2019)

Law VIII-2048 (17-Out-2000) “*Law on Police Activities*”. Disponível em: <https://www.e-tar.lt/portal/en/legalAct/TAR.CA89372D00AA/gFhNRxCfLq> (lido em 12-Set-2019)

Law X-1727 (22-Set-2008) “*Law on Fishing-Changes*”. Disponível em: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.104591?jfwid=-fxdp7b3a> (lido em 12-Set-2019)

⁵⁰⁹ Ver mais em: <http://zum.lrv.lt/en/> (lido em 12-Set-2019).

⁵¹⁰ Ver mais em: <http://tm.lrv.lt/en/fields-of-activity/transport-accident-and-incident-investigations> (lido em 12-Set-2019).

J.9 NORUEGA

J.9.1 Descrição do modelo norueguês

A Noruega tem uma Constituição desde 1814, e a última revisão foi em 2018. Refere e regula vários aspetos relativos às FA (*Forsvaret*), mas não refere a polícia, nem diferencia formalmente as missões das polícias das missões militares. Porém, proíbe o emprego da força militar contra os seus cidadãos (art.101; até 2014, era o art.99), o que constitui uma forma subtil de as diferenciar. Tal como na Dinamarca, de acordo com uma tradição inglesa, a Constituição autoriza as FA a reprimir tumultos depois de três avisos para dispersar sem efeito (art.80º) (Babington, 1990: 4-6). Com a lei nº10 de 1998 foi introduzida uma reforma da segurança nacional, que unificou a abordagem das matérias relativas às várias vertentes da segurança nacional, mas não alterou a diferenciação entre os serviços e os setores da segurança. A principal missão das FA, dirigidas pelo *Chief of Defence*, o mais graduado chefe militar e o conselheiro militar mais próximo do governo e do ministro da Defesa (equivale ao CEMGFA) é clara e explícita: a defesa militar contra ameaças externas, que a Noruega assume oficialmente estar ligada à, e dependente da *NATO* (*MoD-Norway*, 2013b). Embora a população não aprecie a presença das FA em cenários domésticos, está interiorizada uma tolerância a respeito da fiscalização das pescas marítimas por militares.

Com a Recomendação de Longo Prazo para a Política de Defesa⁵¹¹ e a Lei de Serviço Militar, as duas de 2016, as FA passaram a ter uma clara orientação para missões no exterior, em linha com as opções estratégicas da *NATO*, sem prejuízo da prioridade da defesa contra ameaças externas à Noruega e da missão secundária (a nona em nove elencadas) de colaboração com serviços nacionais, em termos a acordar com os ministérios a apoiar⁵¹².

A Noruega tem uma Home Guard, por vezes considerada o quarto ramo militar. É constituída por voluntários, coopera na defesa do país e apoia os serviços competentes na resposta a crises e operações de proteção civil⁵¹³.

A Noruega tem uma polícia única, civil, *Politiet* (Polícia), integrada no *Ministry of Justice and Public Security*, regulada pela Lei de Polícia de 1995, que realiza as atribuições de

⁵¹¹ Estabelecidas no documento *Innst. 62S (2016-2017)* Recomendação sobre FA e Plano de longo prazo para o setor de defesa, que aprovou a proposta *Prop. 151 S (2015-2016)*, disponível em: <https://www.regjeringen.no/contentassets/a712fb233b2542af8df07e2628b3386d/no/pdfs/prp201520160151000dddpdfs.pdf> (lido em 22-Ago-2019).

⁵¹² Além da lei, está explicitado pelo Governo: <https://www.regjeringen.no/no/tema/forsvar/innsikt/mal-og-oppgaver-i-forsvarssektoren/id2009096/> (lido em 22-Ago-2019).

⁵¹³ Ver mais em: <https://forsvaret.no/en/organisation/home-guard> (lido em 19-Ago-2019).

ordem e segurança públicas, de investigação criminal (incluindo militar), controlo das fronteiras e coordenação de busca e salvamento, em todo o território nacional, incluindo nas costas e sobre os assuntos marítimos⁵¹⁴; no mar, é apoiada pela Guarda Costeira e pela Armada, se necessário. Existe também uma polícia interna das FA. O controlo aduaneiro compete à *Tolletaten*⁵¹⁵ (*Norwegian Customs*).

A Noruega possui uma guarda costeira. A *Kystvakten* (Guarda Costeira) foi criada em 1977 a par da criação da ZEE. Está integrada na *Kongelige Norske Marine* (*Marinen*; *Royal Norwegian Navy*; Armada), por lei de 1997, regulamentada em 1999; mas constitui um ramo autónomo, paralelo à *fleet* (esquadra), convergindo ambas no comandante da Armada⁵¹⁶. A Guarda Costeira tem uma base própria em Sortland (a Armada tem duas bases, em Haakonsværn, no sul e Ramsund, no norte). Sucedeu à *Military Fisheries Surveillance*, constituindo a fiscalização das pescas marítimas uma das suas principais missões, a par do salvamento marítimo, do controlo de fronteiras e da proteção ambiental; no âmbito da ordem e segurança públicas, e da investigação criminal tem competências limitadas, tipicamente de apoio à Polícia ou sob as ordens desta. É apreciada pelos pescadores, pela sua competência e porque os apoia no mar; os inspetores são oficiais da Armada (com origem militar ou na marinha mercante) com formação adicional para inspeção da pesca no mar. A fiscalização das capturas descarregadas no porto e em terra está atribuída ao *Fiskeridirektoratet*⁵¹⁷ (*Directorate of Fisheries*, conhecido por *Fish Control*) (Hønneland, 2000), integrado no *Ministry of Trade, Industry and Fisheries*.

O mar é muito importante para a Noruega; por isso, o Governo afirmou que o país é uma super-potência no setor marítimo (*MoD*, 2013: 38). As funções de estado de porto e de bandeira estão atribuídas à *Sjøfartsdirektoratet*⁵¹⁸ (*Norwegian Maritime Authority*) (*NMA*) (*EMSA*, 2018), criada em 1962 e subordinada ao *Ministry of Trade, Industry and Fisheries* e ao *Ministry of Climate and Environment*. A *NMA* incorporou em 2012 o *Norwegian Ship Registers*, e é a autoridade competente sobre os registos profissionais e patrimoniais dos marítimos, a certificação profissional, a autorização de obras e alterações costeiras, e a regulação da segurança da navegação no mar e em águas restritas. As leis fundamentais que

⁵¹⁴ Ver mais em: <https://www.politiet.no/> (lido em 19-Ago-2019).

⁵¹⁵ Ver mais em: <https://www.toll.no/no/> (lido em 22-Ago-2019).

⁵¹⁶ Ver mais em: <https://forsvaret.no/fakta/organisasjon/Sjoforsvaret/Kystvakten> (lido em 19-Ago-2019).

⁵¹⁷ Ver mais em: <https://www.fiskeridir.no/> (lido em 19-Ago-2019).

⁵¹⁸ Ver mais em: <https://www.sdir.no/en/about-us/> (lido em 19-Ago-2019).

regulam o setor e a ação da *NMA* são a lei de 2007 sobre a segurança safa e segura de navios, o *Norwegian Maritime Code* de 1994, revisto pela última vez em 2013, e a lei dos portos e das águas de 2009, revista pela última vez em 2015.

As funções de estado costeiro de coordenação do *SAR* aéreo, marítimo e terrestre estão atribuídas desde 1970 aos *JRCC* (*JRCC Stavanger* no sul e *JRCC Bodø* no norte), cada um com diversos *Rescue Sub Centres* (*RSC*); estão integrados no *Ministry of Justice and Public Security*, através do *Department of Public Security*, e são dirigidos pelos chefes da Polícia dos distritos locais, que ativam os meios necessários à situação, públicos, incluindo a Polícia, a Guarda Costeira e as FA⁵¹⁹, ou privados, incluindo voluntários e a *Redningssselskapet*⁵²⁰ (*Norwegian Society for Sea Rescue*). A regulação e a tutela das praias e respetivos serviços competem aos municípios locais. A formação e gestão dos nadadores-salvadores e do resgate costeiro foi assumida por uma fundação, a *Norges Livredningssselskap* (*Norwegian Life Saving Society*), que serve a maioria dos municípios⁵²¹.

As funções de estado costeiro estão sobretudo atribuídas à *Kystverket*⁵²² (*Norwegian Coastal Administration*), um serviço autónomo do *Ministry of Transport and Communications*, com o atual nome desde 2007, e que agregou as antigas autoridades sobre assinalamento marítimo, pilotos e portos. Visa garantir um elevado nível de segurança e acessibilidade ao longo das costas da Noruega, pelo desenvolvimento e manutenção de infraestruturas e da prestação de diversos serviços marítimos, como a pilotagem, os portos, os Centros de Controlo de Tráfego Marítimo (*Vessel Traffic Services, VTS*) e as ajudas marítimas à navegação, e a resposta a incidentes graves de poluição do meio marinho; compete-lhe elaborar e publicar o *National Contingency Plan*, que abrange também incidentes de poluição em terra, estando em vigor o de 2015⁵²³. É também a autoridade reguladora dos portos noruegueses.

A hidrografia, incluindo a elaboração e venda de cartas náuticas, compete ao *Sjødivisjon* (*Norwegian Hydrographic Office*), que faz parte da *Kartverket* (*Norwegian Mapping Authority*), um serviço autónomo do *Ministry of Local Government and Modernisation*; esta *Authority* tem ainda as atribuições sobre as funções cadastrais, o registo

⁵¹⁹ Ver mais em: <https://www.hovedredningssentralen.no/> (lido em 19-Ago-2019).

⁵²⁰ Ver mais em: <http://www.redningssselskapet.no/english/> (lido em 19-Ago-2019).

⁵²¹ Ver mais em: <https://www.livredning.no/> (lido em 19-Ago-2019).

⁵²² Ver mais em: <https://www.kystverket.no/en/About-Kystverket/About-the-NCA/> (lido em 19-Ago-2019).

⁵²³ Ver mais em: <https://www.kystverket.no/globalassets/beredskap/publikasjoner-beredskap/eng-contingency-plan-last-view.pdf> (lido em 19-Ago-2019).

de propriedades e a geografia terrestre. O *Norwegian Hydrographic Office* representa a Noruega na OHI⁵²⁴.

A investigação de acidentes está atribuída ao *Statens Havarikommisjon for Transport (Accident Investigation Board Norway)*, integrado no *Ministry of Transport and Communications*, ao qual compete a investigação técnica de acidentes em terra (rodoviários e ferroviários), no mar e no ar⁵²⁵.

Tal como na maioria dos países europeus, os portos são propriedade de empresas, que podem ser privadas ou públicas; os municípios locais são proprietários da maioria dos portos, através de empresas públicas (de um ou mais municípios) ou, nalguns casos, empresas privadas; os serviços portuários são prestados maioritariamente por empresas privadas. A Lei dos Portos e Águas de 2019 introduziu uma modernização no quadro legal norueguês. Na maioria dos portos, existe um *harbour master (havnesjef)*, responsável pela gestão das operações portuárias com segurança safe e segura (Resch-Knudsen, 2013); não há capitánias, nem capitão do porto.

J.9.2 Legislação norueguesa

Norway	Constitution	(17-Mai-1814)	Disponível	em:
				https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/english/constitutionenglish.pdf (lido em 19-Ago-2019)
Act	nº39	(24-Jun-1994)	“The Norwegian Maritime Code”.	Disponível em:
				http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf (lido em 19-Ago-2019)
Act	nº53	(04-Ago-1995)	“Lov om politiet (politiloven)”.	Disponível em:
				https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1995-08-04-53 (lido em 22-Ago-2019)
Act	nº42	(13-Jun-1997)	“Lov om Kystvakten (kystvaktloven)”.	Disponível em:
				https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1997-06-13-42 (lido em 19-Ago-2019)
Act	nº10	(20-Mar-1998)	“relating to Protective Security Services (the Security Act)”.	Disponível em:
				https://app.uio.no/ub/ujur/oversatte-lover/data/lov-19980320-010-eng.pdf (lido em 19-Ago-2019)
Regulation	nº45	(05-Nov-1999)	“Instruks om Kystvakten (kystvaktinstruksen)”.	Disponível em:
				https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/1999-11-05-1145 (lido em 22-Ago-2019)
Regulation	nº1935	(28-Nov-2003)	“Instruks for forsvarssjefen”.	Disponível em:
				https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2003-11-28-1935 (lido em 22-Ago-2019)
Act	nº9	(16-Fev-2007)	“relating to ship safety and security (Ship Safety and Security Act)”.	Disponível em:
				https://www.sdir.no/contentassets/a7a1a5cc4998405286e99c6fbccc5c8a/ship-safety-and-security-act.pdf?t=1566203803286 (lido em 19-Ago-2019)
Act	nº19	(17-Abr-2009)	“Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven)”.	Disponível em:
				https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-04-17-19 (lido em 20-Ago-2019)
Act	nº77	(12-Ago-2016)	“Lov om verneplikt og tjeneste i Forsvaret m.m. (forsvarsloven)”.	Disponível em:

⁵²⁴ Ver mais em: <https://www.kartverket.no/en/> (lido em 19-Ago-2019).

⁵²⁵ Ver mais em: <https://www.aibn.no/home> (lido em 19-Ago-2019).

<https://lovdata.no/dokument/LTI/lov/2016-08-12-77> (lido em 22-Ago-2019)

Innst. 62 S (2016-2017) (15-Nov-2016) “*Kampkraft og bærekraft - Langtidsplan for forsvarssektoren*”.

Disponível em: <https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2016-2017/inns-201617-062s.pdf> (lido em 22-Ago-2019)

Act n°70 (21-Jun-2019) “*Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven)*”. Disponível em:

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2019-06-21-70?q=Kystvakten> (lido em 22-Ago-2019)

J.10 NOVA ZELÂNDIA

J.10.1 Descrição do modelo neozelandês

A Constituição da Nova Zelândia é de 1986, mas tem origem numa lei constitucional de 1852. Na linha da tradição britânica, a Constituição da Nova Zelândia não refere as FA nem a polícia e deixa a respetiva regulação para a lei ordinária, estando em vigor a lei de 1990. Ela prevê as tradicionais missões de defesa nacional e de “*assistance to the civil power*” (apoio a autoridades civis), e de execução de serviços públicos, sempre por decisão e sob a autoridade do Governo; o apoio às polícias faz-se a pedido destas, deve ser limitado no tempo e supletivo (secções 5 e 9 do *Defence Act 1990*). As FA são chefiadas pelo *Chief of Defence Force* (equivale ao CEMGFA), que dirige a estrutura militar⁵²⁶, composta pela Armada, Exército e Força Aérea. Em paralelo, há a estrutura civil do *Ministry of Defence*, dirigida pelo *Secretary of Defence*. Ambas as estruturas estão sob a autoridade do *Minister of Defence*⁵²⁷.

Só existe uma polícia nacional, a *New Zealand Police*⁵²⁸, civil, regulada por lei de 2008, em vigor, com as tradicionais missões de ordem e segurança públicas, e investigação criminal. Existe uma polícia militar, como unidade do Exército, para prevenção de crimes, segurança pessoal, treino de estrangeiros e com poderes de investigação de crimes no estrangeiro (fazia investigação criminal até 1990). Os controlos de fronteiras e aduaneiro competem ao *New Zealand Customs Service*⁵²⁹, uma força civil, nacional, regulada por lei de 2018, que também tem atribuída a investigação criminal nos controlos de fronteiras e aduaneiro. As funções de polícia marítima competem a duas unidades especializadas da *Police*⁵³⁰, uma em Auckland e a outra em Wellington. Em 2002, foi criado o *National Maritime Coordination Centre (NMCC)* (inspirado no êxito do *Border Protection Command* da Austrália, agora designado *Maritime*

⁵²⁶ Ver mais em: www.nzdf.mil.nz/ (lido em 08-Out-2019).

⁵²⁷ Ver mais em: <https://www.defence.govt.nz/> (lido em 08-Out-2019).

⁵²⁸ Ver mais em: <https://www.police.govt.nz/> (lido em 08-Out-2019).

⁵²⁹ Ver mais em: <https://www.customs.govt.nz/about-us/> (lido em 08-Out-2019).

⁵³⁰ Ver mais em: <https://www.police.govt.nz/about-us/structure/teams-units/maritime-units> (lido em 08-Out-2019).

Border Command) que tem vindo a crescer, para coordenar os serviços civis e militares, com meios e ação no mar, para a vigilância marítima civil em geral; agora é um serviço autónomo, com pessoal de todos os serviços que têm atribuições e competências no mar, mas funciona na dependência do *Comptroller* do *New Zealand Customs Service* (Mossop, 2010; Blades, 2014).

A fiscalização das pescas marítimas compete à *Fisheries New Zealand*⁵³¹, uma agência especializada do *Ministry for Primary Industries*⁵³². O *Fisheries Act 1996* habilita agentes policiais (*constables*) e comandantes de navios e aviões militares a serem nomeados *fisheries officers* (secção 196). Esta lei estabelece que os *fisheries officers* têm poderes de fiscalização, para garantir o cumprimento das normas sobre as pescas marítimas (entrar a bordo; examinar as pessoas, as embarcações, o equipamento, os documentos e as capturas; deter embarcações, documentos, equipamentos e capturas; ver as secções 199 a 207).

Na Nova Zelândia, a maioria das atribuições e competências de estado costeiro, de porto e de bandeira estão atribuídas à *Maritime New Zealand*⁵³³ (até 1993, chamada *Maritime Safety Authority*) uma agência autónoma, integrada no Ministério dos Transportes. Competem-lhe, em concreto, os registos profissionais e patrimoniais, as normas de segurança safa no mar rios e lagos (incluindo a pilotagem), as normas de segurança segura dos navios e nos portos, as inspeções técnicas (estado de bandeira e estado de porto), o serviço de *SAR* marítimo, as ajudas à navegação marítima (exceto a hidrografia), a investigação de acidentes marítimos, e o combate à poluição do mar. Sem prejuízo das competências gerais da *Police*, a lei permite que sejam atribuídos poderes de polícia a funcionários da *Maritime New Zealand* (*enforcement officers*) para fiscalizar e garantir o cumprimento da lei em matérias técnicas especializadas (secção 33G do *Maritime Transport Act 1994*). A lei é densificada por normas técnicas e procedimentais, codificadas nas *Maritime Rules*⁵³⁴.

O *Civil Aviation Act 1990* e o *Maritime Transport Act 1994* estabeleceram um modelo conjunto de coordenação das operações de *SAR* para os domínios marítimo e aéreo, distantes da costa ou com impacto nacional (*Search and Rescue Operation Category II*), atribuídas ao *Rescue Coordination Centre New Zealand*⁵³⁵. As operações de *SAR* com impacto local ou no mar territorial (*Search and Rescue Operation Category I*) são coordenadas pela *New Zealand*

⁵³¹ Ver mais em: <https://www.fisheries.govt.nz/fisheriesnz/> (lido em 08-Out-2019).

⁵³² Ver mais em: <https://www.mpi.govt.nz/> (lido em 08-Out-2019).

⁵³³ Ver mais em: <https://www.maritimenz.govt.nz/> (lido em 08-Out-2019).

⁵³⁴ Disponíveis em: https://www.maritimenz.govt.nz/rules/default.asp#all_maritime_rules (lido em 08-Out-2019).

⁵³⁵ Ver mais em: <https://nzsar.govt.nz/> (lido em 08-Out-2019).

Police. As operações de SAR marítimo usufruem do contributo de voluntários, sobretudo da *Coastguard New Zealand*⁵³⁶, uma organização que, através de donativos, estabeleceu sistemas de rádio para escuta, informação e apoio, e meios aéreos de vigilância e coordenação. Ainda importa referir a *Surf Life Saving*⁵³⁷, uma organização privada, com origem na Austrália, com financiamento parcial pelas autoridades locais, que trata do resgate costeiro, e da formação e gestão dos *lifeguards* nas praias.

A hidrografia está atribuída à *Land Information New Zealand*⁵³⁸ (*LINZ*), à qual compete a elaboração de mapas e cartas, terrestres e marítimas, e competiam os avisos à navegação e os avisos aos navegantes até 2017; agora são competência da *Maritime New Zealand*. O *LINZ* não tem funções cadastrais gerais, mas faz a gestão de bens do domínio público; e representa a Nova Zelândia na OHI.

Existem 14 portos comerciais na Nova Zelândia, sete em cada ilha. Existe um grande número de mais pequenos portos vocacionados para a pesca e o recreio, em geral na posse dos municípios. Nos anos 1980s, a propriedade dos portos foi transferida para empresas, algumas das quais foram privatizadas; a maioria ficou e está na posse das autoridades regionais ou dos municípios. As autoridades portuárias têm um *harbourmaster*, nomeado pelas autoridades regionais, com funções primárias de segurança safa da navegação e no respetivo porto; podem também proceder a obras públicas nos espaços portuários e criar ou alterar ajudas à navegação (Parte 3A do *Maritime Transport Act 1994*).

J.10.2 Legislação neozelandesa

<i>Constitution</i>	<i>Act</i>	1986	(13-Dez-1986)	Disponível	em:	
http://www.legislation.govt.nz/act/public/1986/0114/latest/whole.html#DLM94204 (lido em 12-Set-2019)						
<i>Defence</i>	<i>Act</i>	1990	(01-Abr-1990)	Disponível	em:	
http://legislation.govt.nz/act/public/1990/0028/latest/whole.html#DLM204973 (lido em 08-Out-2019)						
<i>Civil</i>	<i>Aviation</i>	<i>Act</i>	1990	(08-Ago-1990)	Disponível	em:
http://www.legislation.govt.nz/act/public/1990/0098/latest/whole.html (lido em 08-Out-2019)						
<i>Maritime</i>	<i>Transport</i>	<i>Act</i>	1994	(17-Nov-1994)	Disponível	em:
http://www.legislation.govt.nz/act/public/1994/0104/latest/whole.html (lido em 08-Out-2019)						
<i>Fisheries</i>	<i>Act</i>	1996	(13-Ago-1996)	Disponível	em:	
http://www.legislation.govt.nz/act/public/1996/0088/latest/whole.html#DLM394192 (lido em 08-Out-2019)						
<i>Maritime</i>	<i>Security</i>	<i>Act</i>	2004	(05-Abr-2004)	Disponível	em:

⁵³⁶ Ver mais em: <https://www.coastguard.nz/> (lido em 08-Out-2019).

⁵³⁷ Ver mais em: <https://www.surflifesaving.org.nz/lifeguarding> e em <http://www.lifesaving.org.nz/about-us/about-us> (lido em 08-Out-2019).

⁵³⁸ Ver mais em: <https://www.linz.govt.nz/> (lido em 08-Out-2019).

<http://www.legislation.govt.nz/act/public/2004/0016/latest/whole.html#DLM241099> (lido em 08-Out-2019)
Policing Act 2008 (16-Set-2008) Disponível em:
<http://www.legislation.govt.nz/act/public/2008/0072/latest/whole.html> (lido em 08-Out-2019)
Customs and Excise Act 2018 (29-Mar-2018) Disponível em:
<http://www.legislation.govt.nz/act/public/2018/0004/latest/whole.html> (lido em 08-Out-2019)

J.11 SUÉCIA

J.11.1 Descrição do modelo sueco

A Suécia tem uma Constituição escrita desde o século XIV; a versão em vigor é de 1975 e foi revista em 2014. A Constituição não refere a polícia, mas refere as FA, no *Instrument of Government*, admitindo o seu emprego em defesa contra ameaças externas (art.13 e art.14 do capítulo 15); sem mais referências no texto, nem outras possibilidades de emprego das FA, a Constituição da Suécia atribui uma só missão às FA, a defesa contra ameaças externas. De notar que o texto desta Constituição pouco tem em comum com as constituições dos demais países estudados, para lá de definirem genericamente Estados de Direito e democracias.

Na Suécia, entra em vigor cada quatro anos uma lei de defesa, que regula e programa as FA; está em vigor a Lei de 2016-2020, que sublinha o empenho das FA suecas contra ameaças externas (*MoD*, 2015b). Existe uma Polícia única, civil, integrada no Ministério da Justiça, que só tem competências de ordem e segurança públicas, e de investigação criminal em terra⁵³⁹, regulada pela Lei de Polícia de 1984 e cuja última revisão foi em 2014. É à Polícia que compete o controlo de fronteiras em terra.

A Suécia tem uma *Home Guard* e é o quarto ramo militar. É constituída por voluntários, coopera na defesa do país e apoia os serviços competentes na resposta a crises e operações de proteção civil⁵⁴⁰.

A Suécia possui uma guarda costeira. A *Kustbevakningen* (Guarda Costeira) tem as suas origens no século XVII, é e sempre foi civil, e é uma força de segurança com atribuições sobre a ordem e segurança públicas no mar, incluindo o controlo da pesca e das fronteiras, o salvamento marítimo e a proteção ambiental, incluindo o combate à poluição do mar⁵⁴¹; por isso, é abrangida pela Lei de Polícia de 1984 e por uma lei específica de 1982, que lhe atribui os devidos poderes de polícia. Exerce as suas competências nos espaços marítimos sob

⁵³⁹ Ver mais em: <https://polisen.se/en/> (lido em 21-Ago-2019).

⁵⁴⁰ Ver mais em: <https://www.forsvarsmakten.se/en/about/organisation/home-guard/> (lido em 21-Ago-2019).

⁵⁴¹ Ver mais em: <https://www.kustbevakningen.se/en/about-us/> (lido em 21-Ago-2019).

soberania e jurisdição da Suécia e nos Lagos Vänern e Mälaren. Em 1988, autonomizou-se dos serviços aduaneiros e foi integrada no *MoD* como agência civil, e desde 2015 está integrada no Ministério da Justiça, a par da Polícia. É chefiada por um diretor-geral, na dependência direta do ministro. As funções de controlo aduaneiro competem à *Tullverket*⁵⁴² (*Swedish Customs*).

As funções de estado de bandeira e de estado de porto competem à *Transportstyrelsen* (*Swedish Transport Agency*), através do *Civil Aviation and Maritime Department*⁵⁴³ (*EMSA*, 2018), integrados no Ministério das Infraestruturas.

As funções de estado costeiro estão repartidas entre a Guarda Costeira e a *Sjöfartsverket*⁵⁴⁴ (*Swedish Maritime Administration*) (*SMA*), integrada no Ministério das Infraestruturas. A *SMA* coordena o salvamento aéreo e o salvamento marítimo, através do *JRCC* de Göteborg, onde se situa também o centro operacional da Guarda Costeira e o centro operacional da Armada; as operações *SAR* realizam-se através dos meios de ação marítima e aérea mais adequados, destacando-se os da Guarda Costeira. A Suécia tem nove áreas para o Controlo de Tráfego Marítimo e respetivos centros de controlo (*VTS*): Luleå, Öregrund, Stockholm, Landsort, Mälaren, Oxelösund, Göteborg, Marstrand e Lysekil. Há ainda o *VTS* do *Sound* (estreito entre Copenhaga e Malmö), em Malmö, operado em conjunto por pessoal dinamarquês e sueco.

À *SMA* estão também atribuídos os serviços marítimos de apoio à navegação (segurança segura e safe), incluindo os pilotos, as ajudas marítimas à navegação, e em especial a hidrografia, incluindo a elaboração e venda de cartas náuticas, e a representação da Suécia na OHI. A regulação da pilotagem passou em 2009 para a *Swedish Transport Agency*, permanecendo a prestação do serviço na *SMA*.

A investigação de acidentes terrestres, aéreos e marítimos, incluindo com as FA, compete ao *Statens Haverikommission*⁵⁴⁵ (*Swedish Accident Investigation Authority*) (*SHK*), um serviço autónomo, que está integrado no Ministério da Justiça e é regulado por uma lei de 1990, revista pela última vez em 2014 e, entretanto, regulamentada por diversos diplomas.

A regulação e controlo das pescas à chegada a terra compete à *Havochvatten*⁵⁴⁶ (*Swedish*

⁵⁴² Ver mais em: <https://www.tullverket.se/sv/foretag> (lido em 22-Ago-2019).

⁵⁴³ Ver mais em: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/> (lido em 22-Ago-2019).

⁵⁴⁴ Ver mais em: <http://www.sjofartsverket.se> (lido em 21-Ago-2019).

⁵⁴⁵ Ver mais em: <https://www.havkom.se/?cookie=ok> (lido em 21-Ago-2019).

⁵⁴⁶ Ver mais em: <https://www.havochvatten.se/en/swam/our-organization/about-swam.html> (lido em 21-Ago-

Agency for Marine and Water Management) (*SwAM*). A fiscalização das pescas marítimas compete à Guarda Costeira.

A tutela e a regulação das praias e respetivos serviços competem aos municípios locais, os quais têm atribuições na segurança. A formação e gestão dos nadadores-salvadores (*livräddare*) e do resgate no gelo foi assumida pela *Svenska Livräddningssällskapet*⁵⁴⁷ (*Swedish Lifeguard Society*) (*SLS*), uma fundação com origem no século XIX e com a atual forma desde 1973, e 1990 com o atual nome, com um serviço central que se desdobra em associações regionais e locais, num total de 24.

Tal como na maioria dos países europeus, os portos são propriedade de empresas, que podem ser privadas ou públicas; os municípios locais são proprietários da maioria dos portos, através de empresas públicas (de um ou mais municípios) ou, nalguns casos, empresas privadas; os serviços portuários são prestados maioritariamente por empresas privadas. Por exemplo, o porto de Stockholm é propriedade da *Stockholms Hamn AB*⁵⁴⁸, que é integralmente detida pelo município da capital sueca, e o porto de Göteborg é propriedade da *Göteborgs Hamn AB*⁵⁴⁹, integralmente detida pela *Göteborgs Stadshus AB*, a empresa-mãe de várias empresas municipais, de Göteborg. Na maioria dos portos há um *harbour master* (*hamn mästarte*) responsável pela gestão das operações portuárias com segurança safa e segura; não há capitania nem capitão do porto. E a Dinamarca e a Suécia criaram em 2001 uma empresa, registada na Suécia e sediada na Dinamarca, a *Copenhagen Malmö Port AB*, que gere de forma integrada os portos de Copenhagen e de Malmö, cidades que distam 44 km por estrada, através da ponte de Øresund, que entrou ao serviço em 2000.

J.11.2 Legislação sueca

Constitution of Sweden (01-Jan-1975). Disponível em: <http://www.riksdagen.se/globalassets/07.-dokument--lagar/the-constitution-of-sweden-160628.pdf> (lido em 21-Ago-2019)

Act 1982:395 (03-Jun-1982) “*Lag (1982:395) om Kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning*”. Disponível em: <https://lagen.nu/1982:395> (lido em 21-Ago-2019)

Act 1984:387 (07-Jun-1984) “*Polisla (1984:387)*”. Disponível em: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/polislag-1984387_sfs-1984-387 (lido em 21-Ago-2019)

Act 1990:712 (23-Mai-1990) “*Lag (1990:712) om undersökning av olyckor*”. Disponível em: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1990712-om-undersokning-av-olyckor_sfs-1990-712 (lido em 21-Ago-2019)

2019).

⁵⁴⁷ Ver mais em: <https://svenskalivraddningssallskapet.se/om-oss> (lido em 21-Ago-2019).

⁵⁴⁸ Ver mais em: <https://www.stockholmshamn.se/> (lido em 21-Ago-2019).

⁵⁴⁹ Ver mais em: <https://www.portofgothenburg.com/> (lido em 21-Ago-2019).

ANEXO K. QUADROS DE RESUMO DOS MODELOS DE AUTORIDADE MARÍTIMA ESTUDADOS

Nos quadros K.1 e K.2, resumem-se os principais elementos que caracterizam os modelos institucionais de exercício de autoridade do estado sobre os assuntos do mar, nos Estados estudados. Para evitar complicar demasiado os quadros, foram omitidas algumas sobreposições de competências, indicando-se apenas o principal serviço (*leading agency*) para a função indicada em cada coluna; perdeu-se (alguma, pouca) informação para não se perder clareza. A divisão pelos quadros corresponde à profundidade da investigação: os países mais estudados no K.1; e os menos, no K.2.

Quadro K.1 – Sumário dos modelos de Autoridade Marítima dos 6 países estudados em maior profundidade, com designações originais (fonte: autor).

País	Área sólida	Área da ZEE	Linha de costa	População	Serviços com atribuições sobre ...						Serviços com atribuições sobre ...		
	km ²	km ²	km	milhões	assinalamento marítimo	hidrografia	salvamento	proteção ambiental	polícia e fiscalização	fronteiras	aduaneiro	inspeções de estado de porto	registos e regulação (estado de bandeira)
	The World Bank (2017a)	Burke et al (2001: 14-16)	Burke et al (2001: 14-16)	The World Bank (2017b)	fonte: autor						fonte: EMSA (2018) e autor		
Espanha	500.210	683.200	7.268	46,6	Puertos del Estado, Comisión de Faros-Min.Fomento	Instituto Hidrográfico de la Marina	SASEMAR-Ministerio de Fomento		Guardia Civil			DG Marina Mercante-Ministerio de Fomento	
EUA	9.147.420	11.351.000	133.312	325,7	Bureau of Lighthouses/USCG-DHS	National Geospatial-Intelligence Agency-Department of Defense	United States Coast Guard-Department of Homeland Security	United States Coast Guard, Customs and Border Protection	Customs and Border Protection-Department of Homeland Security			United States Coast Guard-Department of Homeland Security	
França	547.557	11.691.000	7.330	67,1	Bureau des phares et balises-DAM	Service hydrographique et oceanographique de la marine-MDN	Préfet maritime, Maire, Préfet département, Douanes	Police Nationale, Gendarmerie Maritime, Douanes		Douanes	Direction des affaires maritimes-Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire		
Itália	294.140	541.915	9.226	60,6	Ispettorato dei fari e del segnalamento marittimo-Marina	Istituto idrografico-Marina	Guardia Costiera-Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		Guardia di Finanza		Guardia Costiera-Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti		
Portugal	91.605	1.656.400	2.830	10,3	Direção de Faróis-DGAM	Instituto Hidrográfico-Armada	DGAM, Armada	DGAM, APA	DGAM, PM, GNR	SEF	GNR, PM, Autoridade Tributária	DGRM	DGRM, DGAM
Reino Unido	241.930	6.805.586	19.717	66	Trinity House (privado)	UK Hydrographic Office-MoD	Maritime and Coastguard Agency-Department for Transport		UK Border Force, HM Customs and Excise		Maritime and Coastguard Agency-Department for Transport		

Quadro K.2a – Sumário dos modelos de Autoridade Marítima dos 11 países estudados mais sucintamente, com designações originais (fonte: autor).

País	Área sólida	Área da ZEE	Linha costa	População	Serviços com atribuições sobre ...						Serviços com atribuições sobre ...		
	km ²	km ²	km	milhões	assinalamento marítimo	hidrografia	salvamento marítimo	proteção ambiental	polícia e fiscalização	fronteiras	aduaneiro	inspeções de estado de porto	registos e regulação (estado de bandeira)
	The World Bank (2017a)	Burke et al (2001: 14-16)	Burke et al (2001: 14-16)	The World Bank (2017b)	fonte: autor						fonte: EMSA (2018); autor		
Austrália	7.682.300	8.505.348	66.530	25	Australian Maritime Safety Authority-Dep.of Infrastructure, Regional Development and Cities	Australian Geospatial-Intelligence Organisation-MoD	RCC-AMSA, Australian Federal Police	Australian Border Force			Australian Maritime Safety Authority-Department of Infrastructure, Regional Development and Cities		
Bélgica	30,530	3.600	76	11,4	scheepvaartbegeleiding-MDK	Vlaamse Hydrografie-MDK	MRCC-MDK, Kustwacht	Direction de la police de la navigation-Police Fédérale		Douanes et Accises	Maritieme Dienstverlening en Kust		
Canadá	9.093.510	5.599.077	265.523	36,7	Canadian Coast Guard-Department of Fisheries and Oceans	Canadian Hydrographic Service-DFO	MRCC/MRSC-DND, Canadian Coast Guard-DFO	Royal Canadian Mounted Police	Canada Border Services Agency		Transport Canada		
Dinamarca	42.922	80.400	5.316	5,8	Søfartsstyrelsen-DaMSA	Søkort Danmark-Geodatastyrelsen	JRCC-Forsvarskommandoen	Politi		Toldstyrelsen	Søfartsstyrelsen-DaMSA		
Holanda	33.690	154.011	1.914	17,1	Kustwacht-Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Dienst der Hydrografie-Koninklijke Marine	Politie, JRCC	Rijks waterstaat	Politie, Marechaussee	Kustwacht-IenW	Belastingdienst	Inspectie Leefomgeving en Transport-Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	
Irlanda	68.890	410.310	6.437	4,8	Commissioners of Irish Lights (General Lighthouse Fund-public)	Marine Survey Office-DTTS	NMOC/MRSC (Garda Cósta)-DTTS	Garda		Revenue Commissioners	Marine Survey Office-Department of Transport, Tourism and Sport		
Letónia	62.180	15.600	565	1,9	Latvijas Jūras administrācija	Latvijas Jūras administrācija-Hidrogrāfijas dienests	Krasta apsardze	Krasta apsardze, Valsts Robežsardze	Valsts Robežsardze	Muita-Valsts ieņēmumu dienests	Latvijas Jūras administrācija-Satiksmes ministrija		
Lituânia	65.286	3.600	258	2,79	Jūrų departamento Hidrografijos-Lietuvos transporto saugos administracija		Karines jūrų pajėgas	Policija	Valstybės sienos apsaugos tarnyba		Jūrų transportas/LTSA-Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija		
Noruega	365.245	1.095.100	53.199	5,3	Kystverket-Samferdselsdepartementet	Kartverket-Kommunal- og moderniserings departementet	Politiet, JRCC	Kystvakten-Forsvaret		Tolletaten	Sjøfartsdirektoratet-Nærings- og fiskeridepartementet		
Nova Zelândia	263.310	4.083.744	17.209	4,8	Maritime New Zealand-Ministry of Transport	Land Information New Zealand-Min.Environment	RCC, New Zealand Police	Maritime New Zealand	New Zealand Police, NMCC	New Zealand Customs Service		Maritime New Zealand-Ministry of Transport	
Suécia	407.310	73.200	26.384	10	Sjöfartsverket-Infrastrukturdepartementet		JRCC-Sjöfartsverket	Kustbevakningen-Justitiedepartementet		Tullverket	Transportstyrelsen-Infrastrukturdepartementet		

Quadro K.2b – Sumário dos modelos de Autoridade Marítima dos 11 países estudados mais sucintamente, com tradução livre onde necessário (fonte: autor).

País	Área sólida	Área da ZEE	Linha costa	População	Serviços com atribuições sobre ...						Serviços com atribuições sobre ...		
	km ²	km ²	km	milhões	assinalamento marítimo	hidrografia	salvamento marítimo	proteção ambiental	polícia e fiscalização	fronteiras	aduaneiro	inspeções de estado de porto	registos e regulação (estado de bandeira)
	The World Bank (2017a)	Burke et al (2001: 14-16)	Burke et al (2001: 14-16)	The World Bank (2017b)	fonte: autor						fonte: EMSA (2018); autor		
Austrália	7.682.300	8.505.348	66.530	25	Autoridade de Segurança Marítima da Austrália-Min. Infraestruturas,...	Organização Australiana de Informação Geoespacial-MDN	RCC-AMSA, Polícia Federal da Austrália		Força de Fronteiras da Austrália			Autoridade de Segurança Marítima da Austrália-Ministério das Infraestruturas, do Desenvolvimento Regional e das Cidades	
Bélgica	30,530	3.600	76	11,4	Divisão de Supervisão de Navios-Agência dos Serviços Marítimos...	Serviço de Hidrografia-Agência dos Serv.Marítimos...	MRCC-MDK, Guarda Costeira-Governo da Flandres		Direção da Polícia de Navegação da Polícia Federal		Serviços das Alfândegas	Agência dos Serviços Marítimos e Costeiros-Governo da Flandres	
Canadá	9.093.510	5.599.077	265.523	36,7	Guarda Costeira do Canadá-Ministério das Pescas e dos Oceanos	Serviço Hidrográfico do Canadá-Min. Pescas e Oceanos	MRCC/MSRC-DND, Guarda Costeira do Canadá-DFO		Royal Canadian Mounted Police	Agência de Serviços de Fronteiras do Canadá		Ministério dos Transportes do Canadá	
Dinamarca	42.922	80.400	5.316	5,8	Autoridade Marítima da Dinamarca-Ministério da Indústria...	Serviço Hidrográfico da Dinamarca-Min. Clima, Energia ...	JRCC-EMGFA		Polícia civil		Agência Aduaneira da Dinamarca	Autoridade Marítima da Dinamarca-Ministério da Indústria, Negócios e Assuntos Financeiros	
Holanda	33.690	154.011	1.914	17,1	Guarda Costeira-Min. Infraestruturas e Gestão da Água	Serviço Hidrográfico da Armada	Polícia civil JRCC-7 ministérios	Serviços das Águas-Min.Infraest.	Polícia civil, Gendarmeria	Guarda Costeira-Min Infr.G.Água	Administração Fiscal e Aduaneira	Inspeção do Ambiente Humano e Transportes-Ministério Infraestruturas e Gestão da Água	
Irlanda	68.890	410.310	6.437	4,8	Comissários dos Faróis da Irlanda (fundo público autónomo)	Gabinete de Pesquisa Marinha-MTTS	Guarda Costeira-MTTS		Polícia civil		Comissários do Fisco	Gabinete de Pesquisa Marinha -Ministério dos Transportes, Turismo e Desporto	
Letónia	62.180	15.600	565	1,9	Administração Marítima da Letónia-Min. Transportes	Serviço Hidrográfico-Administração Marítima da Letónia	Guarda Costeira-Armada		Guarda Costeira, Guarda de Fronteiras	Guarda de Fronteiras	Alfândegas-Serviço do Fisco	Administração Marítima da Letónia-Ministério dos Transportes	
Lituânia	65.286	3.600	258	2,79	Departamento Hidrográfico-Ministério dos Transportes e Comunicações		Armada		Polícia civil	Guarda de fronteiras		Administração da Segurança dos Transportes-Ministério dos Transportes e Comunicações	
Noruega	365.245	1.095.100	53.199	5,3	Administração Costeira da Noruega-Min.dos Transportes	Gabinete de Hidrografia-Min. Governo Local...	Polícia civil JRCC-Min.Juстиça		Guarda Costeira-Armada		Alfândegas da Noruega	Autoridade Marítima da Noruega-Ministério do Comércio, Indústria e Pescas e Ministério do Clima e Ambiente	
Nova Zelândia	263.310	4.083.744	17.209	4,8	Administração Marítima-Ministério dos Transportes	Informação Geográfica-Min. do Ambiente	RCC, Polícia civil	Administr. Marítima-M.Transp.	Polícia civil, Centro Coord. Marít.Nacional	Serviço Aduaneiro da Nova Zelândia		Administração Marítima-Ministério dos Transportes	
Suécia	407.310	73.200	26.384	10	Administração Marítima da Suécia-Ministério das Infraestruturas		JRCC-Adm.Mar. Suécia		Guarda Costeira-Ministério da Justiça		Alfândegas da Suécia	Departamento de Aviação Civil e do Mar/ Agência de Transportes da Suécia-Ministério das Infraestruturas	

ANEXO L. CONDECORAÇÕES COM A MEDALHA NAVAL DE VASCO DA GAMA

O quadro apresenta a lista dos condecorados com a Medalha Naval de Vasco da Gama, desde que as portarias de concessão constam do Diário da República (2000) até 15-Out-2019.

CEMA	Agraciado	Portaria	Link
Alm. Nuno Vieira Matias (média: 5/ano)	Terry DiMattio	142/2000	https://dre.pt/application/file/a/2639288
	José Duarte da Silveira	760/2000	https://dre.pt/application/file/a/3002726
	Carlos Manuel V. Oliveira Ramos	993/2000	https://dre.pt/application/file/a/3046004
	Giuseppe Angrisano	532/2001	https://dre.pt/application/file/a/3144373
	Synesio Sampaio Goes Filho	919/2001	https://dre.pt/application/file/a/3344492
	Associação de Oficiais da Reserva Naval	920/2001	https://dre.pt/application/file/a/3344493
	Clube Naval de Ponta Delgada	938/2001	https://dre.pt/application/file/a/3528781
	José Júlio Campos	1238/2001	https://dre.pt/application/file/a/2789507
	Clube Naval de Cascais	2010/2001	https://dre.pt/application/file/a/2735987
Alm. José Mendes Cabeçadas (média: 2/ano)	Associação Naval de Lisboa	2011/2001	https://dre.pt/application/file/a/2735988
	José Pedro Monteiro Fernandes (póstumo)	1520/2002	https://dre.pt/application/file/a/1025414
Alm. Francisco Vidal de Abreu (média: <1/ano)	João Manuel Pichel Couto	1560/2002	https://dre.pt/application/file/a/1012893
	Colégio Militar	438/2003	https://dre.pt/application/file/a/2292380
Alm. Fernando Melo Gomes (média: 1,4/ano)	António Emílio A.A.B. Ferraz Sacchetti	1125/2005	https://dre.pt/application/file/a/1276762
	Revista da Armada	1067/2006	https://dre.pt/application/file/a/1927552
	Joaquim Manuel Espadinha Galo	722/2007	https://dre.pt/application/file/a/3202244
	navio-escola Sagres	970/2007	https://dre.pt/application/file/a/1490611

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

	Luís Manuel Costa Diogo	984/2007	https://dre.pt/application/file/a/2548349
	Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil	1131/2007	https://dre.pt/application/file/a/1007192
	José António Rodrigues Pereira	1015/2010	https://dre.pt/application/file/a/1028848
	Luís Augusto Roque Martins	1016/2010	https://dre.pt/application/file/a/1028849
Alm. José Saldanha Lopes (média: 3/ano)	António Manuel da Silva Ribeiro	661/2011	https://dre.pt/application/file/a/3518860
	Mário Júlio Brito de Almeida Costa	274/2012	https://dre.pt/application/file/a/1829638
	José Agostinho Ribau Esteves	367/2012	https://dre.pt/application/file/a/1235999
	António Luciano Estácio dos Reis	545/2012	https://dre.pt/application/file/a/2178562
	João Francisco Franco Facada	711/2012	https://dre.pt/application/file/a/1134461
	Museu de Marinha	251/2013	https://dre.pt/application/file/a/3593439
	Garrett McNamara	548/2013	https://dre.pt/application/file/a/1345705
	João Joaquim Teles Ribeiro	758/2013	https://dre.pt/application/file/a/3025621
	Carlos Alberto José Isabel	822/2013	https://dre.pt/application/file/a/2965039
Alm. Luís Macieira Fragoso (média: 4/ano)	chairman da Vodafone Group, PLC	238/2014	https://dre.pt/application/file/a/2671508
	Augusto António Alves Salgado	980/2014	https://dre.pt/application/file/a/58925022
	Armando Teixeira Carneiro	997/2014	https://dre.pt/application/file/a/59423244
	João António S. Capucho Paulo	998/2014	https://dre.pt/application/file/a/59423245
	Paulo Alexandre Pires da Silva	872/2015	https://dre.pt/application/file/a/71100386
	João Abel da Fonseca	17/2016	https://dre.pt/application/file/a/73398589
	José Manuel Malhão Pereira	18/2016	https://dre.pt/application/file/a/73398590
	Nuno Vieira Matias	19/2016	https://dre.pt/application/file/a/73398591
	Paulo Jorge dos Anjos Fragoso	422/2016	https://dre.pt/application/file/a/75739145

Autoridade Marítima ou Autoridade da Marinha?

	François Bellec	515/2016	https://dre.pt/application/file/a/105349145
	Kenneth David Jackson	516/2016	https://dre.pt/application/file/a/105349146
Alm. António Silva Ribeiro (média: ~9/ano)	Maria Isabel Oliveira Fragoso	546/2016	https://dre.pt/application/file/a/105642107
	Inst.Sup.Ciências Sociais e Políticas	27/2017	https://dre.pt/application/file/a/105802642
	Mário Júlio Brito de Almeida Costa	383/2017	https://dre.pt/application/file/a/114133852
	Mário Rui Monteiro Marques	413/2017	https://dre.pt/application/file/a/114205617
	João Eduardo da Bellem Ribeiro	98/2018	https://dre.pt/application/file/a/114637697
	Clube Militar Naval	144/2018	https://dre.pt/application/file/a/114766146
	António José Duarte Costa Canas	146/2018	https://dre.pt/application/file/a/114766148
	Clube de Praças da Armada	143/2018	https://dre.pt/application/file/a/114766145
	Clube do Sargento da Armada	145/2018	https://dre.pt/application/file/a/114766147
	Luís Semedo de Matos	155/2018	https://dre.pt/application/file/a/114819331
Alm. António Mendes Calado (média: ~3/ano)	Klaus Nagel	365/2018	https://dre.pt/application/file/a/115605357
	Carlos Manuel Lopes Quintas	375/2018	https://dre.pt/application/file/a/115643679
	Bruno Duarte Damas	631/2018	https://dre.pt/application/file/a/117046889
	Eduarda Soares de Albergaria Machado	632/2018	https://dre.pt/application/file/a/117046890
	Raul Manuel Matias Moreira	655/2018	https://dre.pt/application/file/a/117199885