

Patrícia Gabriela Mourão Alves

Polícia Marítima:

Cooperação inter-policial e furto de motores fora-de-borda a embarcações

Universidade Fernando Pessoa

Porto, 2013

Patrícia Gabriela Mourão Alves

Polícia Marítima:

Cooperação inter-policial e furto de motores fora-de-borda a embarcações

Universidade Fernando Pessoa

Porto, 2013

Patrícia Gabriela Mourão Alves

Polícia Marítima:

Cooperação inter-policial e furto de motores fora-de-borda a embarcações

Patrícia Gabriela Mourão Alves

Trabalho apresentado à Universidade Fernando Pessoa como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Licenciatura em Criminologia.

Resumo

O presente projeto de graduação baseia-se no estudo de um crime contra o património intitulado de furto de motores fora de borda a embarcações. É um crime relativamente recente, mas que tem vindo a aumentar de ano para ano. Assim, urge que se efetive uma análise a este tema e este é um estudo que contribui para que melhor se compreendam os contornos criminais do furto a motores fora-de-borda.

Para a melhor perceção do tema em estudo, este projeto inclui uma abordagem à Polícia Marítima no que se refere ao enquadramento histórico, ao regime de atividade, à sua estrutura e competências e principalmente a razão pela qual o furto de motores fora-de-borda é da competência da Polícia Marítima, uma vez que está estabelecido na Lei de Segurança Interna, que esta polícia é por inerência um dos órgãos de polícia criminal nacionais.

A cooperação inter-policial também sustenta este projeto de graduação, na medida em que é de relevante importância a cooperação entre as autoridades de polícia nacionais e internacionais, para que o princípio da partilha de informações policiais seja cumprido. É de grande utilidade que na investigação do crime em estudo, a Polícia Marítima coopere com as demais autoridades policiais para fins de recolha de informação pertinente.

Palavras-chave: Furto de motores fora-de-borda; Cooperação inter-policial; Polícia Marítima; Segurança Interna.

Abstract

The current project of graduation is based on the study of a crime against the inheritance entitled theft of outboard motors. This is a recent crime, but it has increased year after year and this requires an urgent analysis to this theme. This is a study that contributes to a better understand of the criminal outlines of the theft of outboard motors.

For the best perception of the subject in study, this project includes an approach to the Maritime Police in what it refers to the historical framing, to the regime of activity, to his structure and competences, and mainly the reason why the theft of outboard motors is of the competence of the Maritime Police, since it is established in the Law of Internal Security, that this police is for inherence, one of the national organs of criminal police.

The cooperation between police forces also supports this project of graduation, in so far as the cooperation between the national and international authorities of police officer is of great matter/value, so that the tenet of the share of police informations is fulfilled. It is of great usefulness that in the investigation of the crime in study that the Maritime Police cooperates with other law enforcement authorities with the purpose of gathering relevant information.

Keywords: theft of outboard motors; cooperation between police forces; Maritime Police; Internal Security

Agradecimentos

Por todo o apoio e compreensão, por tudo o que fizeram pela pessoa que sou hoje agradeço aos meus pais, Marieta e Manuel, que sempre demonstraram confiança nas minhas escolhas académicas e suportaram todo este caminho trilhado.

Aos meus irmãos, Susana, Orinda, Manuela e Rui o meu muito obrigada pelo vosso contributo para a minha formação, sempre foram bons exemplos, sempre foram compreensivos, companheiros e sobretudo amigos. Que a nossa união e espírito de entreatajuda sejam sempre inquebráveis.

Um agradecimento aos meus sobrinhos Leonor, Afonso e Martim, por iluminarem as nossas vidas com a vossa alegria de viver.

Agradeço aos meus amigos de curso, Tita, Marylene, Liliana, Helena e Manuel pela amizade, pelo companheirismo, pela ajuda, pelos sorrisos e risos mas sobretudo, pelo facto de fazerem destes três anos, uma etapa inesquecível na minha vida.

À Carolina, Felipe, Nicole, Carina, Luísa, e Rita amigos de outras “batalhas”, os meus sinceros agradecimentos por continuarem a ser esses amigos sempre presentes que nunca deixam de me amparar.

Agradeço ao Dr. Luís Costa Diogo do departamento jurídico da Direção Geral de Autoridade Marítima Nacional, que me acolheu no estágio da melhor forma, com toda a sua cordialidade e disponibilidade para partilhar saberes no âmbito da Autoridade Marítima e pelo apoio prestado na realização do presente projeto de graduação. Agradeço também a toda a DGAM e a todos aqueles que me brindaram com palestras tão enriquecedoras neste meu percurso. Por certo, não será por mim esquecida esta fase, todas as pessoas e ensinamentos.

Ao Dr. Paulo Alves do Comando Geral da Polícia Marítima, pelo apoio prestado na realização deste projeto de graduação. Obrigada por me presentear com os seus saberes, com o seu tempo e auxílio.

A todos os oficiais da Capitania do Porto de Leixões e a todos os Polícias Marítimos do Comando Local da Polícia Marítima de Leixões, por me acolherem na 2ª fase do estágio e pela excelente experiência que se revelou.

À minha Orientadora Professora Doutora Ana Sacau, pelo suporte, disponibilidade e tempo prestados a todo este processo de estágio e ao projeto de graduação.

A toda a comunidade académica da Universidade Fernando Pessoa, principalmente a todos os professores que partilharam saberes importantes da criminologia ao longo destes três anos, e sempre nos transmitiram confiança num futuro melhor. É esta comunidade académica que faz da UFP uma excelente universidade para se estudar.

Índice

Introdução	1
I Enquadramento teórico	3
1.1 Polícia Marítima	3
1.1.2. Origens e enquadramento histórico e orgânico.....	3
1.1.3. Natureza e regime de atividade.....	7
1.1.4. Estrutura do Comando Geral da PM	8
1.1.5. Competências.....	10
1.2. A Polícia Marítima no âmbito da Segurança Interna e da investigação criminal	11
1.2.1. O modelo de Segurança Interna.....	13
1.2.2. Segurança Interna: Atividades	13
1.3. Forças e Serviços de Segurança: O princípio da cooperação	16
1.3.1. Cooperação policial internacional.....	19
1.4. O furto de motores fora-de-borda a embarcações.....	20
1.4.1. Contexto internacional	20
1.4.2. Enquadramento legal.....	21
1.4.3. Estatísticas oficiais	22
1.4.4. Caso de estudo de furtos a motores fora-de-borda.....	23
II Investigação Empírica	25
2.1. Metodologia.....	25
2.1.1. Objetivos gerais e específicos.....	26
2.1.2. Plano de Amostragem	26
2.1.3. Instrumento.....	27
2.1.4. Procedimentos.....	29
2.2. Resultados	30
2.3. Discussão	31
Conclusão.....	32
Bibliografia	33

Anexos..... 39

Índice de Siglas

AMN – Autoridade Marítima Nacional

CPM - Corpo da Polícia Marítima

GNR – Guarda Nacional Republicana

PJ – Polícia Judiciária

PM – Polícia Marítima

PSP – Polícia de Segurança Pública

SEF – Serviços de Estrangeiros e Fronteiras

SIS – Serviço de Informações de Segurança

SP – Serviços Prisionais

PIIC – Plataforma de Intercâmbio de Informações Criminais

Índice de Figuras

Fig.1: Estrutura do Comando geral da Polícia Marítima.

Índice de Quadros

Quadro.1: Furtos a embarcações e motores (Fonte Polícia Marítima).

Índice de Gráficos

Gráfico.1: Distribuição dos furtos de motores fora-de-borda pelos Comandos Regionais da PM (Fonte: Polícia Marítima).

Gráfico.2: Furto de motores fora-de-borda registados na estrutura da Polícia Marítima (Fonte: Polícia Marítima).

Índice de Anexos

Anexo I: Termo de consentimento informado.

Anexo II: Guião da entrevista para as empresas náuticas.

Anexo III: Guião da entrevista dirigida à Polícia Marítima.

Anexo IV: Guião da entrevista dirigida às vítimas de furto de motores fora-de-borda.

Introdução

Todos os dias se noticiam fraudes, assaltos, violações, homicídios entre outros. Porém existem instâncias de controlo como as prisões, os tribunais e os serviços de polícia e de segurança, capazes de afrontar a criminalidade que cada vez tem mais espaço nos dias de hoje. Assim, o objetivo da criminologia é tornar clara a relação entre os comportamentos e as instituições e explicar de que é feito o fenómeno criminal. Sabe-se que cada vez mais, existe um aumento de crimes relacionados com roubos, casos de tráficos de droga e com furtos. Talvez uma explicação plausível para tal fenómeno seja a ligação que grande parte dos países ocidentais tem com a abundância de bens e com classes cada vez mais pobres (Cusson, 2006).

Assim, o objetivo deste projeto de investigação, cujo tema é a Polícia Marítima: cooperação inter-policial e furto de motores fora-de-borda a embarcações, baseia-se, no quadro de uma envolvente de Segurança Interna e de atuação de autoridades de polícia, na abordagem ao crime de furto de motores de embarcações, tomando como pergunta de partida “qual o destino de motores fora-de-borda furtados em Portugal e qual o interesse em furtá-los?”. A investigação deste crime é da competência da Polícia Marítima e, para melhor entender este fenómeno criminal, torna-se imprescindível e útil desde logo clarificar o quadro de competências da Polícia Marítima, quer na vertente da Autoridade Marítima Nacional, quer no âmbito orgânico da Segurança Interna, relevando a sua qualidade jurídico-institucional de autoridade de polícia e de polícia criminal, dando-se algum ênfase ao atual sistema de cooperação inter-policial que resulta, entre outros diplomas, da Lei de Segurança Interna e da Lei de Organização da Investigação Criminal.

É no contexto de uma utilidade de avaliação que surgiu a ideia de realizar um projeto que articulasse a Polícia Marítima, a cooperação de polícias e, especialmente, quanto à natureza do crime a investigar, o furto a motores fora-de-borda de embarcações, o qual ganhou forma, e substância, no decorrer do estágio na Direção Geral de Autoridade Marítima e nos serviços centrais do Comando Geral da Polícia Marítima, designadamente numa palestra sobre a informação – procura, tratamento, avaliação e fusão em âmbito da Polícia Marítima e a cooperação com outras forças policiais e os órgãos da SI, tanto mais que, no quadro do que se pesquisou, é um tema

inovador e que tem potencial interesse num país como Portugal cuja 72% da população vive ou exerce atividade a menos de 95 Km da linha de costa, e que tem nos espaços dominiais públicos e marítimos uma dimensão significativamente superior – 18 vezes - à dimensão territorial terrestre (92.450 Km²).

O furto de motores a embarcações ganha relevância, no sentido em que, se tornou um dos crimes contra o património que tem vindo a aumentar em espaços sob jurisdição marítima nos quais, em razão da matéria e do território, a Polícia Marítima exerce as suas competências como polícia de especialidade.

Este projeto de graduação utiliza o método qualitativo no processo de investigação, sendo que o instrumento para recolha de informação é a entrevista semiestruturada. No que concerne às restrições de pesquisa, esta está limitada geograficamente ao litoral de Portugal, por razões que se prendem com o facto deste tipo de furto a motores fora-de-borda apenas ocorrer em locais onde existem embarcações de pesca e de recreio.

I Enquadramento teórico

1.1 Polícia Marítima

1.1.2. Origens e enquadramento histórico e orgânico

Não obstante indicações legais anteriores e precedentes dispersos, foi no Decreto de 01 de dezembro de 1892, que publicou a organização dos serviços dos departamentos marítimos e das Capitánias dos Portos, que as questões relativas aos serviços de fiscalização, de visita e de cumprimento das ordens das autoridades marítimas foram melhor sistematizadas, ficando, contudo, dispersas pelo quadro de competências dos patrões-mores, dos cabos do mar e dos guardas de lastro.

A assinatura da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida no Mar em 1914, elaborada na sequência dos dramáticos acontecimentos do Titanic, deveu-se em grande parte ao progresso portuário-mercantil, ao acréscimo e o advento das grandes questões marítimo-comerciais de início do século XX, e, mais marcadamente, após o fim da 1ª Guerra Mundial, à especificidade das atividades ligadas à navegação, à maior densidade da aplicação das respetivas normas nas zonas portuárias e marítimas, e à necessidade de fazer cumprir um conjunto de disposições e determinações dos capitães dos portos quanto à visita de navios e embarcações e à segurança da navegação em geral. Todos os anteriores fatores induziram a necessidade de criação de um Corpo da Polícia Marítima, pela Lei n.º 876, o que ocorreu, de início, no Porto de Lisboa, a 13 de setembro de 1919. Constituído por cabos-de-mar encarregues de fazer o policiamento das áreas das capitánias dos portos, e também de alguns espaços balneares, as funções do CPM foram definidas pelo Decreto n.º 7 094, de 06 novembro de 1920, sendo criado, ainda nesse ano, pelo Decreto n.º 6 273, de 10 de dezembro, o Corpo da Polícia Marítima do porto do Douro e Leixões, sendo atribuídas a este corpo de polícia de especialidade inúmeras missões de fiscalização e de investigação.

O Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 33 252, de 20 de novembro de 1943, no seu art.º 181º, veio definir que nos lugares onde houver Polícia Marítima será esta incumbida de proceder ao corpo de delito, competindo-lhe um conjunto de competências instrutórias e processuais, e que vieram especificar, e aprofundar, os contornos processuais e de investigação da polícia,

sobretudo no respeitante aos crimes marítimos de especialidade (furtos a bordo, insubordinação e motim, deserção, lesões causadas ao navio, à carga ou aos objetos de bordo, atentados contra a segurança da navegação, abandono do navio, recusa de socorros a náufragos, entre alguns outros).

Em novembro de 1946, o Decreto-Lei n.º 36 081 reorganizou o então designado Ministério da Marinha, integrando a Polícia Marítima no seu quadro de pessoal civil, sendo que, duas décadas depois, pelo Decreto-Lei n.º 49 078, de 25 de junho de 1969, a Polícia Marítima seria, com hierarquia própria, integrada na Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo, entidade que dirigia e coordenava todos os assuntos respeitantes às marinhas de pesca, mercante e de recreio, tendo ainda competência de gestão, ordenamento e exercício da autoridade do estado nos espaços integrantes do Domínio Público Marítimo.

No ano seguinte àquela reforma, no âmbito da reestruturação operada no quadro do pessoal civil do então Ministério da Marinha, o Decreto-Lei n.º 618/70, de 14 de dezembro, criou 23 grupos profissionais, entre os quais o Corpo de Polícia Marítima e os Cabos-de-Mar.

Em termos de definição orgânica, o Corpo de Polícia Marítima conhece nova dinâmica com a publicação do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, que aprovou o 4º Regulamento Geral das Capitánias da história portuguesa, cometendo-se a este corpo, pelo seu artigo 17º, um conjunto de competências específicas, de fiscalização e polícia, e de cooperação com outros órgãos judiciais, atribuindo-se destacamentos desta polícia a todas as áreas de jurisdição marítima. Esta alteração normativa foi importantíssima, tanto mais que, conjuntamente com os artigos 15º e 16º daquele Regulamento, foram definidas a finalidade e competências do serviço de policiamento marítimo, para o qual concorriam, igualmente, além do Corpo de Polícia Marítima, os cabos-de-mar e os militares da armada designados, a título temporário, para desempenhar tais serviços. Contudo, quanto a competências de índole processual, instrutória, diligências de investigação e colaboração com a polícia judiciária em termos de combate à criminalidade, a lei restringiu tais competências ao foro do Corpo de Polícia Marítima, sendo-lhes garantidas prerrogativas jurídico-funcionais de acesso a

locais e instalações objeto da investigação.

Mais tarde, o Decreto-Lei n.º 190/75, de 12 de abril, veio criar o Quadro do Pessoal dos Serviços de Polícia e Transportes da Marinha, alterado no ano seguinte pelo Decreto-Lei n.º 282/76 de 20 de abril, o qual instituiu o Quadro do Pessoal Militarizado da Marinha, nele integrando o Corpo de Polícia Marítima como seu grupo 1, diploma que, em determinadas disposições normativas, ainda vigora.

Em junho de 1984, por ação do Decreto-Lei n.º 191/84, o Corpo de Polícia Marítima passa a designar-se, definitivamente, por Polícia Marítima.

A alteração mais estrutural viria, contudo, a ocorrer somente em 1995, tendo-se identificado a função de polícia exercida no âmbito da AMN, com o objetivo de constituir uma força policial armada e uniformizada de competência especializada, o que ficou expresso com a publicação do Decreto-Lei n.º 248/95 de 21 de setembro, e com o Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima que lhe está anexo. Institucionalizou-se, assim, a Polícia Marítima como uma força dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao Sistema da Autoridade Marítima, resultando da unificação da anterior Polícia Marítima com o quadro de militarizados dos cabos de mar, constituindo-se, assim, numa força policial uniforme no âmbito da Autoridade Marítima, mas com funções de polícia e de polícia criminal especificamente cometidas por lei, ou seja, estruturou-se uma autoridade de polícia e de polícia criminal totalmente identificada em termos da atividade, da função e dos órgãos, da estrutura técnico-administrativa que é corporizada pelas capitánias dos portos.

O Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima estatui, ainda, que o pessoal desta força policial é considerado órgão de polícia criminal para efeitos de aplicação da legislação processual penal, sendo os inspetores, subinspetores e chefes autoridades de polícia criminal, assim como os órgãos de comando da Polícia Marítima, como tal definidos no artigo 4º do presente estatuto, preceituando a lei, no artigo 8º, um mecanismo de inerência funcional entre os cargos de direção e comando na Autoridade Marítima e na Polícia Marítima. No cumprimento das suas competências de polícia, compete a esta força policial fiscalizar o cumprimento da lei nas áreas de jurisdição do

SAM, preservar a regularidade das atividades marítimas, e garantir a segurança e os direitos dos cidadãos, tendo-se definido um regime funcional em que a Polícia Marítima é, pela razão da sua atividade e pela lógica da sua inserção institucional, necessariamente agregada às competências da Autoridade Marítima, estatuídas, em quadro, no artigo 6º do Decreto-lei nº 43/2002, de 02 de março.

Em 2002, com a publicação do diploma que institui e define a Autoridade Marítima Nacional e seus órgãos, o Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de março, estabelece-se, expressamente, que a Polícia Marítima integra a estrutura operacional da Autoridade Marítima, sendo criado, pelo seu artigo 15º, o Comando-Geral da PM.

O Decreto-Lei nº 235/2012, de 31 de outubro, veio alterar a fórmula legal de inserção da Polícia Marítima na Autoridade Marítima, integrando-a, agora, como um dos seus órgãos, não obstante estatuir, aliás com reforçado texto e sentido, que o comandante-geral da Polícia Marítima é *“o órgão superior de comando da PM, competindo-lhe, como dirigente máximo da PM: a) Dirigir a PM.”*. Este diploma sublinha, de forma expressa e clara, a decisão governamental de reforçar o vínculo funcional entre este órgão de polícia e a Autoridade Marítima, estatuinto, em sede de disposições preambulares, que *“Através do Decreto-Lei nº 44/2002, de 02 de março, a Autoridade Marítima Nacional garante e conforma, assim, um modelo desconcentrado de Autoridade Marítima cujo centro de gravidade assenta no acervo de competências próprias do capitão do porto, compreendendo o respetivo vínculo funcional num manancial de funções policiais, intrínsecas e corporizadas na Polícia Marítima. Nesse modelo, a Polícia Marítima integra, necessariamente, a estrutura da Autoridade Marítima Nacional, constituindo um dos seus órgãos e serviços, e materializando um conjunto de funções executivas e policiais, cuja génese histórica, aperfeiçoamento e consolidação é indissociável ao funcionamento das capitánias dos portos, que aproveitam economias de esforço e de escala, bem como o desenvolvimento de sinergias, por partilha de conhecimentos e recursos das capacidades da armada.”*.

Desde 1995, e na sequência do Estatuto de Pessoal da Polícia Marítima, foram já publicadas 4 leis da Assembleia da República, 6 decretos-leis e decretos regulamentares, 8 portarias e 4 Despachos Ministeriais, além, obviamente, das leis-

quadros da Proteção Civil (2006), Segurança Interna (2008) e Organização da Investigação Criminal (2008) que definem regimes legais que, no aplicável, respeitam igualmente à atividade da Polícia Marítima.

1.1.3. Natureza e regime de atividade

A Polícia Marítima constitui-se, assim, como a única¹ força policial de âmbito nacional que assume, transversalmente, competências no âmbito da *maritime safety*, da *maritime security*², da proteção e preservação do meio marinho, e da fiscalização de todas as atividades que se realizam em espaços dominiais e marítimos (pescas, náutica de recreio, navegação mercante, esquemas de separação de tráfego, ordenamento de espaços balneares e atividades portuárias), com intervenção direta em todos os atos de Estado relativos ao acesso, entrada, estadia e saída de navios de portos nacionais, e a única que lida com atos e procedimentos específicos do universo marítimo – relatórios e/ou protestos de mar, inquirições de tripulantes, instrução de ocorrências de naufrágios, inquéritos a sinistros marítimos e verificação de certificados e documentos de bordo, entre muitos outros, competindo-lhe, também, a investigação de crimes próprios do foro marítimo – designadamente dos artigos 278º, 279º, 280º, 288º, 289º e, no aplicável, crimes de especialidade previstos no Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante (AMN, 2010).

É, portanto, uma polícia de competência específica que se pode definir pelo critério conjunto do território (espaços de jurisdição da Autoridade Marítima) e da matéria (quadro de competências dos capitães dos portos), o que lhe confere uma caracterização jurídica muito própria. Conforme o que declara o artigo 15º do Decreto-lei 44/2002 de 2 de março, a Polícia Marítima é uma força policial armada e uniformizada, constituída por militares da marinha e agentes militarizados, possuindo competências nas áreas atribuídas por lei ao Sistema de Autoridade Marítima e à

¹ Tendo-se como pressuposto de tal avaliação que a Guarda Nacional Republicana, instituição nuclear da República e de alto prestígio no quadro público do Estado português, tem a sua vertente de competências em termos marítimos – corporizada fundamentalmente pela Unidade de Controlo Costeiro (UCC) – definida nos termos da sua lei orgânica aprovada pela Lei nº 63/2007, de 06 de novembro; isto é, além da vigilância e patrulhamento marítimo, exercem as suas competências sobretudo em matéria tributária, fiscal e aduaneira, e, no aplicável, em matéria de fiscalização da atividade de pescas, em articulação com a AMN, e de estrangeiros e fronteiras, em cooperação com o SEF.

² *Maritime safety* e *maritime security*, constituem termos próprios utilizados pela Autoridade Marítima Nacional e Marinha para designar a segurança de bens e pessoas no mar.

Autoridade Marítima Nacional. Para além do referido, a Polícia Marítima é uma autoridade policial e de polícia criminal.

1.1.4. Estrutura do Comando Geral da PM

A PM rege-se, estatutariamente, como se viu supra, pelo Estatuto do Pessoal de Polícia Marítima³, anexo ao DL 248/95, de 21 de setembro, sendo uma estrutura de polícia que tem como órgãos de comando o comandante geral, o 2º comandante geral, os comandantes regionais e os comandantes locais, conforme o representado na seguinte figura:



Fig.1: Estrutura do Comando Geral da Polícia Marítima

O diretor geral e o subdiretor geral da Autoridade Marítima são, por definição de uma inerência orgânico-funcional, também o comandante geral e o 2º comandante geral da Polícia Marítima, sendo os chefes dos departamentos marítimos e os capitães dos portos, igualmente pelo mesmo mecanismo jurídico de inerência, comandantes regionais e locais desta força policial (AMN, 2010).

³ O Decreto-lei n.º 235/2012, de 31 de outubro faz alterações ao anexo Decreto -Lei n.º 248/95, de 21 de setembro.

A Polícia Marítima, como polícia de especialidade agregada ao quadro de atribuições da Autoridade Marítima Nacional, é uma corporação relativamente pequena, com cerca de 570 elementos, mais 35 órgãos de comando, cuja atividade se desdobra, ainda, em funções de cooperação e colaboração com os demais órgãos de polícia criminal e serviços de segurança, em especial a PJ em matéria de tráfico de estupefacientes, furtos, entre outros, o SEF em matéria de imigração clandestina e de fronteiras, e a GNR, no aplicável, quanto a pescas e ilícitos detetados em marinas, funções essas que decorrem da sua inclusão no sistema de segurança interna (Pereira, 1990).

Como se viu supra, a Polícia Marítima é organizada e estrutura-se em comandos, desde o nível central, até regional e local, existindo, ainda, em determinadas zonas do país, postos marítimos sobretudo em espaços em que existem delegações marítimas. Estruturalmente, fazem também parte desta polícia o Grupo de Intervenção Rápida e o Grupo de Mergulho Forense. No que respeita ao primeiro, este é um grupo altamente especializado, que atua em situações de ilícito criminal e extrema ameaça à integridade física humana, e em casos de desordem social. Foi criado com o propósito de evitar danos para a sociedade, recorrendo ao uso da força, empregando-o da melhor forma. As situações onde atua este grupo são: em aglomerações de pessoas nos espaços de jurisdição marítima, em ocupações ilegais dos espaços de jurisdição marítima e em conflitos nas áreas portuárias ou balneares. Quanto ao Grupo de Mergulho Forense, este insere-se na Polícia Marítima, órgão de polícia criminal para efeitos de aplicação da legislação processual penal, constituindo valência no que respeita ao mergulho forense e à investigação criminal subaquática e também na cooperação com outras forças policiais, como a PJ, PSP e GNR. Ao Grupo de Mergulho Forense compete realizar buscas em meio aquático para deteção e remoção de cadáveres, substâncias psicotrópicas proibidas ou estupefacientes, veículos ou objetos que foram usados para fins de atividades criminosas, realizar buscas a caís e obras vivas de embarcações e navios, tendo sempre em vista a preservação do meio de prova (AMN, 2010).

1.1.5. Competências

A missão da Polícia Marítima, tal como resulta do estatuído no Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima, no Decreto-Lei nº 383/98, de 27 de novembro, nos artigos 13º e 15º do DL 44/2002, quer de vários diplomas de especialidade como sejam a Lei nº 34/2006, de 28 de julho, o Decreto-Lei nº 370/2007, de 06 de novembro, o Decreto-Lei nº 226/2006, de 15 de novembro, o Decreto-Lei nº 61/2012, de 14 de março, a Lei nº 18/2012, de 07 de maio, e um conjunto vasto de diplomas de cariz sancionatório e contraordenacional, e, no ainda aplicável, no Regulamento Geral das Capitánias, entre muitos outros, baseia-se num quadro de deveres de vigilância, fiscalização dos seus espaços de jurisdição, nomeadamente espaços integrantes do Domínio Público Marítimo, águas interiores e águas sob soberania (Mar territorial) e jurisdição nacional (Zona Contígua e Zona Económica Exclusiva). Assim, a Polícia Marítima garante o cumprimento das leis e regulamentos impostos nos seus espaços de jurisdição marítima nacional. A cooperação com as demais forças policiais, tem bastante relevância na medida em que o fim único desta colaboração é garantir que a segurança e os direitos dos cidadãos, na observância do princípio da legalidade e de defesa dos direitos, liberdade de garantias no quadro do Estado de Direito, são assegurados no cumprimento estrito da Constituição e demais leis.

Em concreto, a presente força policial efetua funções de policiamento, fiscalização, vigilância, e de investigação, mais concretamente, visitas de entrada a navios e embarcações de acordo com as leis vigentes, com ou sem processo de vistoria técnica, despachos de largada de navios e embarcações, inquéritos a sinistros marítimos desenvolvendo todos os atos processuais necessários, incrementar atos processuais e instrutórios no que respeita aos ilícitos contraordenacionais, detenção de estrangeiros que ocupem ilegalmente os espaços de jurisdição e soberania marítima nacional, cumprimento de diretrizes do Capitão de Porto respeitantes à segurança de navegação e tomar providências no que concerne à instrução dos relatórios de mar (AMN, 2010).

À Polícia Marítima, como órgão de investigação criminal, compete também, sob a direção do Ministério Público, desenvolver diligências no âmbito judicial, nomeadamente ordens e mandados judiciais no que concerne a apreensões, arrestos, entre outras mediadas cautelares. Relativamente a atos processuais, cabe-lhe o

cumprimento de diligências de investigação, salvaguardando qualquer indício de prova respeitante a ilícitos detetados. Nesta linha de pensamento, a lei igualmente comete à Polícia Marítima os seguintes atos: preservação do meio marinho, regulamentação das atividades marítimas, zelar pelo cumprimento das normas referentes aos banhistas e às pescas, investigar casos referentes a naufrágios, verificar normas de segurança no acesso a embarcações e navios e intervir para salvaguardar a ordem e o cumprimento de normas a bordo, ressaltando a segurança da navegação e a segurança de pessoas e bens, como já anteriormente foi referido. É, como se verifica, uma polícia de especialidade que, embora agregada a uma autoridade técnico-administrativa – o capitão do porto – tem um vastíssimo leque de atribuições e de matérias sob sua jurisdição material e territorial (AMN, 2010).

Embora ainda não tenha ocorrido a regulamentação específica do Conselho Coordenador Nacional do Sistema da Autoridade Marítima, cuja determinação consta do Decreto-Lei nº 43/2002, o certo é que, atento o estatuído no artigo 6º deste diploma, e no nº1, do artigo 3º, do Decreto-Lei nº 46/2002, à Polícia Marítima está cometida o exercício de funções específicas em âmbito portuário, sendo, aliás, metodológica e formativamente, a única autoridade de polícia nacional preparada, em qualidade e funcionalizada a matérias e atividades próprias do âmbito marítimo-portuário. Neste aspeto, tudo o que respeita ao Código ISPS – segurança de pessoas, navios, embarcações e bens -, tal como regulado designadamente pelo Decreto-Lei nº 226/2006, de 15 de novembro, assume uma importância fulcral no quadro das preocupações da *International Maritime Organization* (IMO) e da União Europeia, em matéria de *maritime security*.

1.2. A Polícia Marítima no âmbito da Segurança Interna e da investigação criminal

Para Portela (2007), a segurança e a liberdade são duas conceções estreitamente ligadas, pois, só se poderá exercer a liberdade no seu pleno se a segurança estiver garantida. Já no que concerne ao direito à segurança, este apresenta-se como a garantia de um livre exercício dos direitos fundamentais.

A segurança dos Estados está, historicamente dissociada em dois conceitos que tem por base a origem e natureza das ameaças, a segurança externa e a segurança interna. A segurança externa, ou defesa nacional, tem como objeto as ameaças oriundas do exterior, já no que se refere à segurança interna, esta ocupa-se das ameaças que colocam em perigo a segurança do Estado e os direitos fundamentais dos cidadãos (Rodrigues, 2011).

Como atividade pública regulada pela Lei 53/2008 de 29 de agosto, a segurança interna destina-se a garantir a ordem a segurança e a tranquilidade pública dos cidadãos e dos bens, e protegê-los contra situações ilícitas e criminosas que ofendam a regularidade das instituições democráticas e sejam potencialmente violadas de direitos, liberdades e garantias.

A segurança interna tem um enquadramento institucional específico - Título IX da Administração Pública e de Polícia - e distingue-se neste pressuposto constitucional de defesa nacional e das Forças Armadas que têm um enquadramento na lei fundamental (Constituição da República Portuguesa), o que pressupõe e indicia estruturas, órgãos, competências e intervenções operacionais totalmente diferentes das polícias.

A Lei 53/2008 de 29 de agosto estipula, na alínea i) do nº2 do Artigo 12º, no nº2 do Artigo 21º, no nº1 do Artigo 23º, no Artigo 24º e na alínea a) do nº3 do Artigo 25º que os órgãos da Autoridade Marítima Nacional integram, por representatividade própria, a estrutura e os órgãos próprios da segurança interna. Este modelo, assim definido e essencialmente em virtude do facto da Polícia Marítima exercer as suas funções no âmbito institucional global da Autoridade Marítima Nacional, atuando, como se viu supra, como força policial armada e uniformizada dotada de competências especializadas nos espaços de Domínio Público Marítimo e nas águas sobre soberania e jurisdição nacional, e, em razão da matéria, no âmbito funcional das atribuições do Sistema da Autoridade Marítima conforme se estatui no artigo 6º do Decreto-Lei 43/2002 de 2 de março, detendo ainda em termos de investigação criminal competência específica naquelas áreas e âmbitos, tal como decorre do nº2 do artigo 3º da Lei de Organização da Investigação Criminal, aprovada pela lei 49/2008 de 27 de agosto.

1.2.1. O modelo de Segurança Interna

Segundo a Lei 53/2008 de 29 de agosto (Artigo 7º), a Assembleia da República coopera no sentido de enquadrar a política de segurança pública e de fiscalizar a sua execução, já no que concerne à condução da política de segurança interna esta é da exclusiva competência do Governo que a executa através do Concelho de Ministros, coordenando, planeando, assegurando os meios necessários e aprovando os planos de cooperação entre as forças e serviços de segurança (Artigo 8º). Cabe ao Primeiro-ministro a direção da política de segurança interna, este coordena, orienta e dirige as ações dos seus membros relativamente aos assuntos relativos à segurança interna. Para este fim, apropria do Concelho superior de segurança interna no qual estão integrados todos os membros de Governo que tenham a seu cargo forças e serviços de segurança, assim como os dirigentes máximos. A coordenação tática e operacional é realizada pelo Gabinete Coordenador de Segurança (Artigo 9º). Ao Ministro da Administração Interna compete a direção da política de segurança, sendo esta a única entidade em que o Primeiro-ministro pode delegar as suas funções (Artigo 9º).

O cumprimento da política de segurança interna cabe às forças e serviços de segurança, que devem cooperar sempre no sentido único de cumprir objetivos mútuos, comunicando e partilhando informações relevantes e necessárias (Artigos 6º, 12º, 13º, 14º).

Ainda relativamente ao Concelho Superior de Segurança, que está na dependência do Primeiro-ministro ou do Ministro da Administração interna, caso este delegue as suas funções, integram-no os dirigentes máximos dos seguintes organismos e serviços: GNR, PSP, PJ, PM, SEF, SIS, SP entre outros, conforme o disposto no Artigo 12º da referida Lei 53/2008 de 29 de agosto.

1.2.2. Segurança Interna: Atividades

O atual sistema de Segurança Interna foi criado para responder aos reptos da atualidade em matéria de segurança, resultando de uma discussão prorrogada sobre qual o modelo que melhor responderia a um novo quadro de ameaças e riscos (Rodrigues, 2011).

A Resolução do Conselho de Ministros nº 45/2007, de 19 de março de 2009, chegou a um conceito alargado de Segurança Interna que aponta para um Sistema que *“corresponda ao quadro de ameaças e riscos típicos do atual ciclo histórico”*, e que impulse as *“parcerias com vocação fortemente preventiva para enfrentar riscos que impendem sobre a sociedade portuguesa, tanto resultantes da criminalidade em geral, como naturais, tecnológicos ou outros.”*

A atividade de segurança interna faz sentido na medida em que, as forças e serviços de segurança estão coordenados e cooperam, mantendo a especificidade de cada um e trabalhando para o fim único de garantir a ordem a segurança e a tranquilidade pública dos cidadãos e dos bens, e protegê-los contra situações ilícitas e criminosas em que sejam violados direitos, liberdades e garantias, ou seja, manter a integridade do Estado de direito (Pereira, 1990).

A segurança interna desenvolve-se dentro das seguintes atividades: prevenção de todas as formas de criminalidade, manutenção ou reposição da ordem pública, investigação criminal e informações. A prevenção de todas as formas de criminalidade é garantida pelas forças e serviços de segurança através de medidas dissuasoras como o patrulhamento, vigilância e a monitorização de determinados eventos, com o objetivo de garantir a segurança e a ordem social. Com base no art.º 3.º da Lei de Organização da investigação criminal são considerados órgãos de competência genérica a Guarda Nacional Republicana, a Polícia de Segurança Pública e a Polícia Judiciária, sendo que a esta última é-lhe atribuída principalmente a investigação de crimes com carácter violento ou organizado, conferindo aos restantes órgãos de polícia criminal onde se inclui a Polícia Marítima, competência específica (art.º 2.º). Segundo o art.º 14.º deste mesmo diploma legal, é também da competência do conselho coordenador dos órgãos de polícia criminal orienta-los genericamente assegurando assim a articulação entre as forças de segurança. A manutenção ou reposição da ordem pública, visa a prevenção e repressão do crime através da presença da figura de autoridade, seja ela nas ruas, em manifestações, comícios, entre outros, onde os cidadãos estão expostos a situações de ameaça relevante. Quanto à investigação criminal, esta está inserida na fase de inquérito que compreende a primeira fase do processo criminal, onde estão inerentes a ela a recolha de provas penalmente relevantes, o exame, a interpretação, e a conservação da

prova. Para além destas ações, a investigação criminal, compreende ainda a análise dos fatos envolventes ao crime com vista a identificar o autor do crime e responsabilizá-lo, submetendo o processo para a apreciação do Ministério Público e do Juiz (Pereira, 1990).

A Polícia Judiciária é por excelência, polícia de investigação criminal, esta investiga a criminalidade violenta e organizada, o que não significa que não coadjuve com os restantes órgãos de polícia criminal. Esta atividade é regulada pela legislação processual penal, não dispensando as normas e regulamentos de cada força e serviço de segurança (Pereira, 1990).

Por último, a atividade das Informações tem como base de funcionamento a pesquisa, recolha, análise, o processamento de dados e a difusão dos mesmos pelas entidades competentes, com vista a prevenir a criminalidade e garantir a segurança interna. A entidade que, por excelência, esta direcionada para o domínio das Informações é o Serviço de Informações de Segurança, que colabora estreitamente com as forças e serviços policiais, transmitindo sempre que oportuno, todas as informações necessárias à salvaguarda da investigação criminal, da prevenção e repressão da criminalidade e da manutenção da ordem pública, de acordo com o determinado no Artigo 1º da Lei 53/2008 (Pereira, 1990).

À partida, não faz sentido associar as informações com a atividade de investigação criminal exercida pelos órgãos de polícia criminal, mais concretamente pela Polícia Marítima. O legislador procurou sempre dissociar as informações da investigação criminal, tanto na Lei-quadro do Sistema de Informações da República Portuguesa como na Lei da Organização da Investigação Criminal (Pereira, 2005).

No entanto, seria um erro não correlacionar as informações e a investigação criminal, uma vez que ambas têm um propósito comum: a salvaguarda dos direitos, liberdades e garantias dos cidadãos. Assim, as informações são um instrumento importante para a investigação criminal, uma vez que com as informações obtidas se pode desencadear processos referentes aos mais variados tipos de crimes, entre os quais, tráfico de armas, tráfico de pessoas, crimes de sabotagem e, por exemplo, no caso da

Polícia Marítima em concreto, o furto de motores de embarcações, entre outros (Pereira, 2005).

As informações policiais constituem a fase prévia da investigação criminal e da intervenção dos órgãos de investigação criminal, antecedem a tutela ministrada pelo direito penal (Pereira, 2005).

No entanto, há determinados assuntos que podem interessar ao Serviço de Informações de Segurança e não terem relevância para os órgãos de polícia criminal (e.g. Comércio de armamento). A “ exclusividade” dos serviços de informações relativa às informações de segurança não impede porém a produção de informações no âmbito da investigação criminal. Esta afirmação é sustentada em dois pontos de vista: Os órgãos de polícia criminal, na fase prévia ao inquérito, podem realizar atividades probatórias antecedentes do inquérito e a própria partilha de informações através do Sistema Integrado de Investigação Criminal, previsto na Lei n.º 73/2009 de 12 de agosto que pressupõe a existência de informação com alcance estratégico para a prevenção criminal (Pereira, 2005).

No cômputo geral, a Segurança interna tem natureza pluridisciplinar e conta com organismos e serviços que são interdependentes e cooperam entre si, partilhando informações para a prossecução de determinado objetivo, de acordo com o estatuído no artigo 6.º, da Lei n.º 53/2008.

1.3. Forças e Serviços de Segurança: O princípio da cooperação

A cooperação policial é efetuada entre as forças policiais e serviços de segurança. Estes concentram-se na prevenção e deteção de infrações penais. É de realçar o fato de a cooperação policial estar diretamente relacionada com a cooperação judicial, nomeadamente o Ministério Público como é o caso de Portugal (Gouveia e Pereira, 2007).

Com base na Lei de Segurança Interna, Lei 53/2008 de 29 de agosto, o Estado Português dispõe de forças e serviços de segurança para garantir o cumprimento de fins e interesses inerentes à Segurança Interna, sendo que, as forças e serviços de segurança

que exercem funções de segurança interna são a Polícia Judiciária, a Polícia de Segurança Pública, a Guarda Nacional Republicana, o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, o Serviço de Informações de Segurança, a Polícia Marítima, e os órgãos de Sistema de Autoridade Aeronáutica.

Existe neste quadrante de atuação do Estado, portanto, uma área que não é suscetível de ser confundida com outros órgãos e estruturas públicas, e seu foro de competências, como sejam as Forças Armadas, uma vez que a atividade de Segurança Interna, garantida pela atuação de órgãos de polícia, se inscreve no preceito constitucional previsto no artigo 272º da lei fundamental, o qual, inserindo-se no Título IX da Administração Pública, tem um enquadramento normativo específico que não se cruza, funcionalmente, com o Título X - Defesa Nacional, construído e direcionado para outras funções e obrigações públicas do Estado Português.

No que respeita às forças de segurança, estas são polícias uniformizadas e armadas inteiradas de pessoal militarizado Polícia de Segurança Pública, Polícia Marítima ou com estrutura militar como é exemplo disso a Guarda Nacional Republicana, obedecendo a uma estrutura de comando hierarquizada. Os serviços de segurança para além de serem organismos públicos, são integrados por agentes com estatuto equivalente ao pessoal da Administração Pública, direcionados para o desempenho de funções de carácter policial, como a Polícia Judiciária ou o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, ou no âmbito das informações respeitante ao Serviço de Informações de Segurança (Pereira, 1990).

O artigo 5º da Lei de Segurança Interna estatui os princípios reguladores dos deveres gerais e especiais da colaboração, do ponto de vista dos cidadãos, dos funcionários e dos militares, e, no artigo 6º, os princípios da coordenação e cooperação das forças de segurança, estatuidos, a lei, neste preceito que:

“1 – As forças e os serviços de segurança exercem a sua atividade de acordo com os princípios, objetivos, prioridades, orientações e medidas da política de segurança interna e no âmbito do respetivo enquadramento orgânico.

2 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, as forças e serviços de segurança cooperam entre si, designadamente através da comunicação de informações que, não interessando apenas à prossecução dos objetivos específicos de cada um deles, sejam necessárias à realização das finalidades de outros, salvaguardando os regimes legais do segredo de justiça e do segredo de Estado.”

Há, assim, três pressupostos de atuação das polícias: 1. Seguem-se pelo seu regime orgânico e funcional específico; 2. cooperam através de um sistema de partilha de informação que não coloque em causa quer o segredo profissional dos autores, quer o segredo de justiça, quer, sobretudo, o segredo de Estado; 3. Colaboram num princípio de utilidade e prossecução do interesse público, reenviando a outras polícias informações que lhes sejam úteis para os seus próprios âmbitos de atuação profissional.

É ainda relevante referir que esta matéria tem interesse acrescido em ser conjugada com o Capítulo V da Lei de Segurança Interna, artigos 28º a 31º, que regula as medidas de polícia, as medidas especiais de polícia, e os princípios da necessidade e da identificação.

Ainda em matéria de cooperação, foi de acordo com a Lei nº 73/2009 de 12 de agosto, criada a Plataforma de Intercâmbio de Informações Criminais para garantir uma interoperabilidade entre sistemas de informação dos órgãos de polícia criminal, assegurando assim, o pressuposto da partilha de informação. No art.º 2.º está referido o objetivo da PIIC como sendo, a garantia de uma partilha de informações entre órgãos de polícia criminal com elevado nível de segurança, garantindo a realização de ações de investigação e prevenção criminal, com vista a prevenir e reprimir a criminalidade. Quanto aos princípios desta plataforma, estes estão proclamados no art.º 3.º e inferem que a plataforma assegura e facilita a partilha de informação, de veras útil para todas as investigações criminais incluindo a investigação do crime de furto a motores fora-de-borda, sendo que o fornecimento de informações deve limitar-se apenas ao que for considerado relevante para o sucesso da investigação e prevenção criminal.

1.3.1. Cooperação policial internacional

Referindo a Lei de intercâmbio de dados e informações de natureza criminal, Lei 74/2009 de 12 de agosto, esta tem proclamado no seu art.º 2.º a definição de operações de informações criminais e de dados ou informações. As operações de informações criminais trata-se de uma fase processual que se realiza anteriormente à fase de investigação criminal e onde uma autoridade competente para a aplicação da lei esta legalmente apta para recolher, tratar e analisar informações que respeitam a atos criminosos, para que se possa determinar se atos criminosos concretos poderão vir a ser consumados. No que respeita aos dados ou informações estes estão na posse das autoridades de aplicação da lei e autoridades públicas ou entidades privadas desde que as autoridades de aplicação de lei tenham acesso.

O art.º 5.º da lei acima referida prevê ainda, que todas as autoridades nacionais de aplicação da lei estejam sujeitas ao segredo de justiça, garantindo assim a confidencialidade dos dados e informações suprarreferidos.

Quanto à cooperação policial internacional, esta está concretamente prevista no art.º 11.º da Lei de intercâmbio de dados e informações de natureza criminal, Lei 74/2009 de 12 de agosto, onde se refere que as autoridades nacionais de aplicação da lei devem cooperar internacionalmente com outros estados membros interessados, fornecendo dados ou informações que podem ajudar na deteção ou investigação de infrações.

No entanto, também está prevista a cooperação policial para intercâmbio de dados ou informações na convenção de aplicação do acordo de Schengen, mais concretamente no seu art.º 39.º, que refere o facto de a cooperação policial internacional ter como mediador um órgão central encarregado de cooperação policial internacional. Nas regiões transfronteiriças, a cooperação pode ser regulada pelos ministros competentes das partes contratantes. Com o acordo de Schengen deixou de haver controlo policial transfronteiriço, carecendo assim, de maior cooperação policial internacional.

1.4. O furto de motores fora-de-borda a embarcações

1.4.1. Contexto internacional

Em geral, a problemática do tráfico de veículos roubados e suas componentes tem vindo a ganhar proporções consideráveis na Europa, América, Ásia e África. Estes veículos e os seus componentes são furtados e traficados através do recurso a documentos falsificados. Os países para onde são traficados são selecionados em função do fraco controlo policial existente nesse país (Upadhyay, *et al*, (2000).

No Reino Unido circulam milhões de veículos e contentores pelos portos, o que fornece claramente terreno fértil para a criminalidade, sendo que a este país pertence também o maior setor de portos da Europa em termos de carga e tonelagem (Elaine, *et al*, 2007).

Outro fenómeno a registar a nível internacional, é o contrabando de emigrantes ilegais por via marítima, onde muitas vezes os contrabandistas utilizam embarcações furtadas incluindo componentes como os motores fora-de-borda (UNODC, 2011).

O furto a componentes de embarcações é um problema grave e pode tomar diferentes formas, uma entre as quais, o furto de motores fora-de-borda. Estes, muitas vezes são furtados para uso da própria pessoa que o furtou ou, em alternativa, para venda do motor fora-de-borda (Steven, 2006).

No caso do Equador, o furto de motores fora-de-borda afigura grande preocupação para a Marinha deste país, uma vez que, estatisticamente são furtados todos os meses 20 motores fora-de-borda, o que representa perdas monetárias significativas (Helguero, *et al.*, 2009).

No Reino Unido, também é motivo de preocupação para as autoridades do país o aumento significativo de furtos às embarcações incluindo o furto a motores fora-de-borda, sendo que este aumento tem sido mensal. A polícia deste país relata que estes

motores fora-de-borda são removidos de forma profissional, sugerindo o envolvimento de *gangs* profissionais.⁴

A Florida, é igualmente alvo deste tipo de crime de furto. Neste Estado dos EUA, os motores fora-de-borda são vistos como um item preferencial para o mercado negro internacional ou para venda a comerciantes que desconhecem o facto de estes terem sido furtados. A flórida é o Estado dos EUA que mais sofre com o furto de motores fora-de-borda.⁵

1.4.2. Enquadramento legal

Segundo Dias e Andrade (1997), a definição de crime encontra-se difundida numa pluralidade de conceitos, uma das definições dadas pela lei criminal positiva para o crime é, qualquer tipo de comportamento que a lei criminal tipifique como sendo crime.

Assim, o crime de furto de motores de embarcações enquadra-se no código penal português no Título II – Dos crimes contra o património, Capítulo II – Dos crimes contra a propriedade, nos Artigos 203º e 204º referentes ao Furto e ao Furto qualificado. Quando os motores furtados são de alta cilindrada e, por este motivo, estes mesmos motores de embarcações são de valor elevado, perfaz um crime de furto qualificado (Artigo 204º). O próprio código penal português qualifica o crime de furto a quem “*furtar coisa móvel alheia*”, neste caso, “*a) De valor elevado*”. Quando os motores furtados são de baixa cilindrada, ou seja, de valor diminuto, estes estão incluídos no Artigo 203º, que tipifica o crime de furto simples.

⁴ Segundo notícia publicada no jornal online “In West Union” (2013) disponível em: <http://www.thisiscornwall.co.uk/Boat-owners-warned-increase-theft-outboard/story-18079160-detail/story.html#axzz2VFDHOKr4>.

⁵ Segundo notícia avançada pelo jornal online “Sun Sentinel” (2010) disponível em: http://articles.sun-sentinel.com/2010-11-12/news/fl-boat-thefts-20101112_1_outboard-motors-boats-yamaha.

1.4.3. Estatísticas oficiais

	Criminalidade geral	Crimes contra o património		Variação	Furtos de embarcações e motores		Variação
2010	1199	805	67%		87	10,8%	
2011	1176	749	63,7%	- 6,9%	126	16,8%	+ 30,9%
2012	1134	763	67,3%	+ 1,8%	159	20,8%	+ 20,7%

Nota:

2ª Coluna

Apresenta o valor total de crimes (de todas as categorias) registado no ano.

3ª Coluna

Apresenta o valor total de crimes da categoria “contra o Património” - valor já incluído no da criminalidade geral.

5ª Coluna

Apresenta o valor total de furto de motores e embarcações registado no ano – valor já incluído no valor “crimes contra o património”.

Quadro. 1: Furtos a embarcações e motores (Fonte: Polícia Marítima).

Analisando as estatísticas oficiais, pode-se constatar que, no ano de 2012, houve um total de 1134 participações no que respeita à criminalidade geral, existindo uma diminuição de 3,6% no referente ao ano anterior. Na categoria dos crimes contra o património incluem-se os furtos a embarcações e os furtos a motores fora-de-borda, sendo que esta categoria tem mais representatividade, ou seja 67%. No que concerne ao crime de furto de embarcações e motores, este teve um aumento de cerca de 20,7% em comparação com o ano anterior (Relatório anual de segurança interna, 2012).

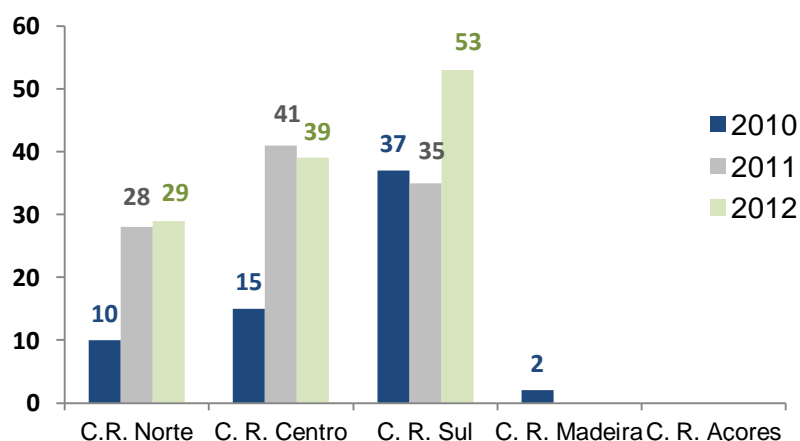


Gráfico. 1: Distribuição dos furtos de motores fora-de-borda pelos Comandos Regionais da PM (Fonte: Polícia Marítima).

Em termos geográficos, observando a distribuição das participações registadas pelos diferentes Comandos Regionais da Polícia Marítima, constata-se que a maior percentagem destas (76,3% – 284 participações) ocorreu nos Comandos Regionais da Polícia Marítima do Sul (43% – 160 participações) e do Centro (33,3% – 124 participações), onde os Comandos Locais da Polícia Marítima de Lisboa (20,6% – 77 participações), de Olhão (14,2% – 53 participações) e de Portimão (11,3% – 42 participações) são os mais representativos (Relatório anual de Segurança interna, 2012).

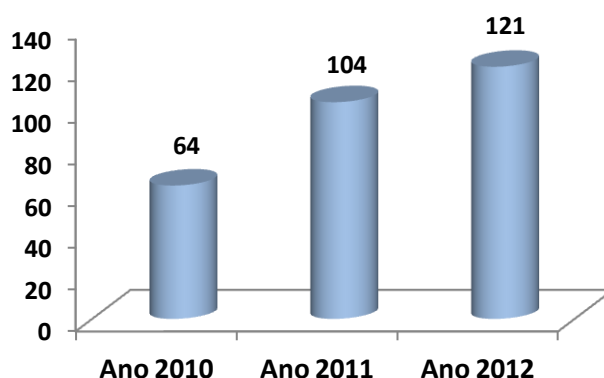


Gráfico. 2: Furto de motores fora-de-borda registados na estrutura da Polícia Marítima (Fonte: PM).

No gráfico anterior podemos comparar 2010 e 2011 com o ano de 2012, verificando que existe um claro aumento de furto de motores fora-de-borda ao longo destes três anos.

1.4.4. Caso de estudo de furtos a motores fora-de-borda⁶

O caso em estudo remete-se a um processo por furto a motores fora-de-borda. Uma vez que o processo de investigação se encontra ainda em segredo de justiça, não foi possível consultá-lo e obter dados concretos, contudo através dos meios de comunicação social em que se relata a ocorrência do presente caso, bem como, junto da Polícia Marítima foi possível obter a informação de extrema importância para o presente estudo relativo a furtos de motores fora-de-borda em Caminha, uma vez que, escasseiam estudos neste âmbito tanto a nível nacional como internacional. Este foi um caso com bastante relevo, por se tratar de um caso com ramificações a nível internacional. Os

⁶ Informações do presente texto recolhidas junto da Polícia Marítima e de uma notícia disponível em: <http://avei.ro/noticia.aspx?id=70766¬ic=Costa%20Nova:%20Capitania%20admite%20ter%20detectado%20grupo%20que%20furta%20motores%20de%20barco>.

furtos foram detetados na freguesia e concelho de Caminha, mais precisamente em Seixas e Lanhelas, e ocorreram em horário noturno entre a 1:00 h e as 2:00 h da madrugada. Geograficamente, por se tratar de uma zona transfronteiriça, existem fatores facilitadores do crime no que se refere à análise de risco, como a falta de controlo na fronteira, o facto de ser um local ermo e sem vigilância, a facilidade com que se deslocam motores furtados com valor comercial de aproximadamente 6 mil euros para Espanha em apenas uma hora, e a baixa probabilidade de serem abordados pelas autoridades Portuguesas ou Espanholas.

Este caso envolveu empresas náuticas de Portugal e Espanha, estas empresas tinham como *modus operandi* o furto de motores fora-de-borda e peças destes motores, conforme os pedidos do mercado, onde o valor de algumas peças de motores (no mercado negro) chegam a valer 4 mil euros. Depois de furtados, estes motores são remetidos para empresas de reparação ou de náutica que vendem estes motores em 2ª mão. Existe também o furto paralelo de motores fora-de-borda, que têm como destino Espanha a fim de serem embarcados em contentores para África para, *à posteriori* serem usados no tráfico ilegal de imigrantes para a Europa.

Os indivíduos envolvidos neste processo são de nacionalidade romena, espanhola e portuguesa, no entanto, era um português com ligações a uma náutica da região que coordenava os atos criminais, sendo que, o responsável e constituído no processo tem um vasto antecedente criminal. A referida empresa náutica estava sediada no concelho de Caminha o que se torna favorável à ocorrência do crime em questão, uma vez que a extensão entre a empresa e os locais dos furtos dista apenas 3 a 4 quilómetros. No entanto, a principal motivação, é o valor monetário dos motores.

A principal crítica neste processo, é apontada à falta de troca de informações policiais, que no referido caso levou a que o Ministério Público determinasse como medida cautelar, a apresentação periódica dos indivíduos de nacionalidade romena, quando existiam processos pendentes sobre os mesmos, conhecidos apenas algum tempo depois. Assim, a medida cautelar poderia ter sido diferente da aplicada, ou seja, os arguidos poderiam ter ficado em prisão preventiva até ao julgamento, este que não se realizou por se desconhecer o paradeiro dos arguidos.

II Investigação Empírica

Após o término da revisão da literatura sobre o furto de motores fora-de-borda a embarcações em Portugal, sobre a Polícia Marítima por ser a força policial a quem compete a investigação deste crime e o seu enquadramento na segurança interna que lhe confere, por inerência, o estatuto de órgão de polícia criminal, assim como, a cooperação inter-policial, procede-se à segunda fase deste projeto, a fase de investigação.

Sendo este um crime com pouca incidência comparativamente a outros crimes contra o património, é ainda assim um crime que tem vindo a aumentar de ano para ano, pelo que, urge uma investigação que divulgue respostas que ajudem a compreender este recente fenómeno criminal.

2.1. Metodologia

Este projeto de investigação baseia-se numa investigação qualitativa, onde esta tem como preocupação central a compreensão e interpretação de factos ao invés de medições como é exemplo disso a investigação quantitativa (Martins e Theófilo, 2007).

A metodologia é o procedimento adotado com o objetivo de encontrar resposta à questão-básica, e inclui, entre outras atividades, as técnicas utilizadas, amostragens, a recolha de dados e processos de análise (Carvalho, 2009).

A metodologia, é o estudo das possíveis formas de argumentação respeitantes a importantes campos disciplinares de investigação que posteriormente é aplicado na enunciação de regras gerais no procedimento prático. Os estudos de metodologia seguem duas formas: o método indutivo e o dedutivo. O método indutivo parte de factos particulares e infere uma preposição geral ou universal, sendo que, este método baseia-se numa operação lógica que parte de uma preposição de objetos ou acontecimentos em que posteriormente constrói-se uma generalização. O método dedutivo parte do geral para o particular e pretende explicar o conteúdo das premissas, ao contrário do método indutivo que procura ampliar o alcance dos conhecimentos (Carvalho, 2002).

Este projeto de investigação segue o método indutivo, tendo como base uma pesquisa qualitativa, recorrendo à administração de entrevistas semiestruturadas (em anexo) à amostra, para que posteriormente se generalize os dados recolhidos.

2.1.1 Objetivos gerais e específicos

O objetivo geral, ao qual este projeto de investigação se propõe a encontrar respostas, é deslindar qual o principal interesse em furtar motores fora-de-borda em Portugal, nesta linha de pensamento, torna-se também relevante patentear qual o destino destes motores fora-de-borda, ou seja, para que efeitos são utilizados após o furto.

Como objetivos específicos, pretende-se clarificar as relações das empresas náuticas com este tipo de crime, se eventualmente estas empresas se encontram frequentemente associadas à prática do crime de furto de motores fora-de-borda e, de que forma estão associadas, tendo-se em conta que uma elevada taxa de vendas de motores fora-de-borda ou das suas componentes aponta para um possível envolvimento neste tipo de crime. Não menos importante é a informação que se possa recolher junto das vítimas e da Polícia Marítima, que serve os objetivos relativos à identificação do *modus operandi* dos infratores, ao perfil das vítimas, à caracterização dos locais de furto e à discriminação dos valores monetários associados aos motores fora-de-borda furtados.

2.1.2. Plano de Amostragem

A população alvo coincide com a totalidade de elementos que estão em concordância com as especificações do estudo em causa, aqueles que de alguma forma estão relacionados com o fenómeno em estudo (Vicente, *et al.*, 1996).

Uma vez que há grande dificuldade em ter contacto com os indivíduos que furtam os motores fora-de-borda, por não existir ainda condenados por este ilícito, a população alvo incide essencialmente sobre empresas náuticas⁷, vítimas do furto de motores fora-de-borda e sobre a polícia marítima por ser a força de segurança que por

⁷ Como anteriormente referido no caso de estudo de furto a motores fora-de-borda, as empresas náuticas estão muitas vezes ligadas a furtos de motores fora-de-borda, assim se explica a pertinência da administração da entrevista semiestruturada às empresas náuticas.

inerência tem a seu cargo a investigação deste ilícito criminal. A população alvo acima referida está geograficamente limitada ao litoral de Portugal, mais especificamente a locais onde existem fatores facilitadores da ocorrência de furtos a motores fora-de-borda a embarcações, como sendo a falta de segurança, a falta de vigilância, locais ermos e locais transfronteiriços.

No que se refere à amostra esta tem como objetivo orientador ser representativa da população. Esta divide-se em duas categorias aleatória e não aleatória. Quando aleatória, qualquer indivíduo da população tem a mesma probabilidade de poder ser selecionado. Quando não aleatória, há a aplicação de um critério subjetivo na seleção da amostra. A amostra da presente investigação insere-se assim, na categoria de amostra não aleatória, sendo que, no que se refere ao tipo de amostra esta é uma amostra intencional composta por elementos selecionados deliberadamente (Vicente, *et al.* 1996).

Quanto à dimensão da amostra esta é constituída por 2 trabalhadores e 1 sócio-gerente de duas empresas náuticas⁸, 4 vítimas de furtos a motores fora-de-borda e a 4 agentes da polícia marítima que tenham participado de investigações relativas a este crime.

2.1.3. Instrumento

A entrevista, é uma técnica de pesquisa para recolha de dados e evidências em que o principal objetivo é assimilar o significado que os entrevistados atribuem a determinadas situações, questões ou contextos. É um processo de recolha de dados mais custoso e demorado do que, por exemplo, o questionário, exigindo por isso aptidão do entrevistador. Esta pode ser de três tipos: estruturada; semiestruturada e não estruturada (Martins e Theófilo, 2007).

A entrevista estruturada compreende um guião prévio e é aplicado a todos os entrevistados, a entrevista semiestruturada têm também um guião prévio mas há

⁸ Neste caso é indispensável contrapor as informações recolhidas junto dos trabalhadores e sócios-gerentes das empresas náuticas selecionadas, pois, há informações relevantes que podem ser ocultadas por uma das partes, daí a necessidade de administrar a entrevista destinada às empresas náuticas, em anexo, tanto aos trabalhadores como aos sócios-gerentes.

liberdade para que sejam acrescentadas novas perguntas, quanto à entrevista não estruturada, esta não utiliza um guião prévio, apenas o entrevistado é abordado pelo entrevistador para a obtenção de informações detalhadas sobre determinado tema. Uma entrevista pode fornecer informações para corroborar evidências já recolhidas aumentando, assim, o grau de fiabilidade da entrevista (Martins e Theófilo, 2007).

A entrevista semiestruturada foi escolhida como o instrumento de recolha de dados a utilizar neste projeto de investigação, pois, para além de ter um guião predefinido o entrevistador pode acrescentar outras perguntas relevantes ao longo da entrevista, enriquecendo este processo. Este tipo de instrumento vai também de encontro ao pretendido, uma vez que possibilita a recolha de posições e crenças da amostra em relação ao propósito do presente projeto e através da informação que o entrevistado possa facultar, analisar os dados recolhidos, e posteriormente dar ênfase aos resultados.

No que se refere ao custo e pelo facto de esta ser uma entrevista pessoal, este método de recolha de informação é tido como mais custoso, uma vez que o entrevistador tem que se deslocar ao local onde está o respondente. Quanto ao tempo, este tipo de instrumento é moroso, caso se tenha em conta fatores tais como, o tempo de deslocação entre entrevistado e respondente, a necessidade de se marcar a entrevista e por ventura a necessidade de voltar mais do que uma vez para completar a entrevista. No entanto este método de recolha de dados permite obter mais informação que os restantes métodos (Vicente *et al*, 1996).

Em anexo, estão três entrevistas, devidamente identificadas, dirigidas à amostra anteriormente selecionada. Estas entrevistas terão uma duração de cerca de 30 minutos, auxiliada por um gravador de áudio, caso o entrevistado esteja de acordo, para garantir a máxima recolha de dados. As entrevistas só serão realizadas caso o respondente assine voluntariamente o termo de consentimento informado, também este em anexo.

2.1.4. Procedimentos

O primeiro procedimento desta investigação empírica é entrar em contacto com a amostra para que, mediante a autorização da mesma, a investigação possa prosseguir para a administração das entrevistas, em anexo. Para que este contacto seja possível é essencial a recolha de informação relativa aos contactos da amostra, que no caso em concreto, pretende-se que a recolha seja efetuada junto do Comando Geral da Polícia Marítima, pois, é a força policial que tem a seu cargo a investigação do crime de furto de motores fora-de-borda, para além de ser a entidade central que está sempre em contacto com todos os Comandos Locais da Polícia Marítima e com toda a informação que daí advém. Esta entidade tem acesso a contactos de pessoas que constituem a amostra, como sejam, vítimas, Polícias Marítimos e trabalhadores e sócios-gerentes de empresas náuticas. O pedido de informação relativa aos contactos da presente amostra junto do Comando Geral da Polícia Marítima, não dispensa a administração de um pedido de autorização para obter a referida informação junto desta entidade. Caso a informação relativa aos contactos da amostra for dispensada, proceder-se-á à escolha de 2 vítimas do crime em estudo, 2 Polícias Marítimos e 2 trabalhadores e 1 sócio-gerente de uma empresa náutica, todos os anteriores de Caminha; e 2 vítimas do crime em estudo, 2 Polícias Marítimos e 2 trabalhadores e 1 sócio-gerente de uma empresa náutica, onde todos os anteriores pertencem a Vila Real de Santo António. A escolha das anteriores localidades para a realização da presente investigação segue o critério já apontado no plano de amostragem, que se refere a fatores facilitadores da ocorrência do crime em estudo, como sejam locais transfronteiriços (e.g. Vila Real de Santo António e Caminha) e locais ermos (e.g. Caminha).

O facto da amostra possuir uma dimensão reduzida, prede-se com o principal fator referente à baixa taxa de criminalidade relacionada com o furto de motores fora-de-borda, quando comparada com a criminalidade geral em Portugal, o que faz com que a presente população alvo seja também ela reduzida.

O passo seguinte é entrar em contacto com a amostra selecionada de Caminha e de Vila Real de Santo António, para que, depois de se explicitar os objetivos do estudo e a garantia de confidencialidade dos dados prestados pelo respondente, se possa,

mediante a autorização dos mesmos, prosseguir o estudo para a administração das entrevistas destinadas à amostra (anexo II, III e IV).

Para que a administração das entrevistas se torne possível, foi necessária a elaboração de um termo de consentimento informado (anexo I), para que os respondentes assinem antes de cada entrevista, uma vez que este é um documento imprescindível que atesta a livre vontade do entrevistado em colaborar com a investigação em causa.

O objetivo, os termos e a pertinência da presente investigação serão sempre explicitados antes que o entrevistado assine o termo de consentimento informado.

O local escolhido para a realização das entrevistas deve ser neutro para ambas as partes e deve garantir a confidencialidade dos dados fornecidos, pelo que será solicitado aos Comandos Locais da Polícia Marítima de Caminha e de Vila Real de Santo António uma sala para a realização das entrevistas, em anexo.

Ressalva-se o facto dos anteriores procedimentos não decorrerem como o previsto.

2.2. Resultados

Os dados obtidos através das entrevistas ajudam a deslindar os objetivos propostos para esta investigação na medida em que, através das respostas dadas pelos trabalhadores e sócios-gerentes destas empresas náuticas sediadas junto de locais onde ocorrem furtos, pode-se deduzir qual o interesse em furtar motores fora-de-borda devido ao elevado lucro que reverte das vendas, mas sobretudo conhecer quais os países para onde são vendidos estes motores, o que poderá revelar linhas importantes para desvendar redes de tráfico destes motores fora-de-borda. Através das respostas dadas pelos agentes da Polícia Marítima, pretende-se que o *modus operandi* destes infratores seja revelado, que também se desvende aqui a existência de rotas de tráfico dos motores fora-de-borda e que se confirme o fato de não existir ainda detidos por este tipo de crime. Quanto à entrevista administrada às vítimas de furto a motores fora-de-borda,

pretende-se atestar que o principal interesse em furtar estes motores se prende com o motivo único do elevado lucro na revenda destes motores furtados e na facilidade com que estes são furtados, pelo fato de não haver vigilância às embarcações.

Quanto à planificação do tipo de análise dos dados recolhidos, e uma vez que a metodologia deste projeto segue a investigação qualitativa e os dados recolhidos são dados não métricos, faz todo o sentido que o tipo de análise se alicerce numa análise de conteúdo. Os dados recolhidos das entrevistas serão organizados em matrizes para uma consulta facilitada dos mesmos.

2.3. Discussão

Este é sem dúvida um projeto de graduação inovador e original que abre horizontes na investigação deste fenómeno criminal. É, de resto, um estudo que aprofunda conhecimentos em âmbito do furto a motores fora-de-borda, da Polícia Marítima por ser a força de segurança que por inerência tem a seu cargo a investigação deste crime e pelo facto de a Lei de Segurança Interna lhe conferir o estatuto de órgão de polícia criminal, e por último, em âmbito da cooperação inter-policial pelo facto de ser crucial, no que respeita à investigação do crime de furto de motores fora-de-borda, que as forças policiais nacionais e internacionais cooperem no sentido de trocarem informação policial. O presente projeto prima pela originalidade, essencialmente porque é um tema pouco estudado tanto a nível nacional como internacional, o que se constatou após a revisão bibliográfica.

A descoberta das motivações e os objetivos que levam indivíduos a furtar motores fora-de-borda é absolutamente determinante para a prevenção deste tipo de crime contra o património. Já conhecendo o fenómeno criminal em causa, o *modus operandi* dos infratores, e o ponto de vista das vítimas, relevam deste projeto linhas de orientação muito importantes para que a Criminologia, como ciência que estuda o fenómeno criminal e como ciência presente neste estudo, atue futuramente na realização de um plano de prevenção para este crime.

Conclusão

Fica, com este projeto de graduação explicitado quais as competências da Polícia Marítima, nomeadamente, que esta está cometida a funções de carácter específico em âmbito marítimo-portuário o que lhe confere o estatuto de única autoridade de polícia nacional preparada em qualidade e funcionalizada no que respeita à segurança de pessoas, navios, embarcações e bens.

Assim, no seguimento do que anteriormente foi exposto, cabe à polícia marítima, como polícia de especialidade e órgão de investigação criminal proclamado na Lei de Segurança interna, a investigação do crime por furto a motores fora-de-borda.

No que respeita à cooperação inter-policial também abordada neste estudo, mostra-se de grande relevância o cumprimento de preceitos já estatuídos em regimes legais por parte das autoridades policiais nacionais e internacionais. Preceitos estes, que estão diretamente relacionados com o dever de partilha de informação policial relevante para crimes em fase de investigação, como é o caso de investigações relativas a furtos de motores fora-de-borda.

O crime em estudo não é ainda alvo de estudos profundos, mas a pertinência deste projeto de graduação é inequívoco, principalmente porque os furtos a motores fora-de-borda têm vindo a aumentar e o lucro que advém deste crime é substancial, pelo que é de prever que continue a aumentar. É de veras oportuno saber qual os destinos destes motores após o furto e quais as motivações dos infratores, pelo que no presente projeto, se pôde desvendar que as motivações podem-se prender essencialmente com os lucros que advém deste crime e que o destino destes motores após o furto pode ser a revenda do motor ou peças, ou o seu tráfico para países como a Espanha. Conjugando estas informações com o *modus operandi* dos infratores, relevam dados deste projeto de grande importância para a prevenção deste crime.

Bibliografia

Autoridade Marítima Nacional. [Em linha]. Disponível em <<http://autoridademaritima.marinha.pt/PT/policiamaritima/Pages/default.aspx/>> [Consultado em 8/5/2013].

BDJUR (2011). *Código Penal*. Coimbra, Edições Almedina.

BDJUR (2011). *Constituição da República Portuguesa*. Coimbra. Edições Almedina.

Carvalho, J. (2002). *Metodologia do Trabalho Científico: “Saber - fazer” da investigação para dissertações e teses*, Lisboa, Escolar Editora.

Carvalho, J. (2009). *Metodologia do Trabalho Científico: “Saber - fazer” da investigação para dissertações e teses*. 2ª edição. Lisboa, Escolar Editora.

Convenção de aplicação do acordo de Schengen – Resolução da Assembleia da República nº 35/93, de 25 de Novembro.

Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar. [Em linha]. Disponível em <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/sites/default/files/SOLAS12010.pdf>> [Consultado em 28/05/2013].

Cusson, M. (2006). *Criminologia*, Cruz Quebrada: Casa das Letras.

Decreto de 01 dezembro de 1892. Publicou a organização dos serviços dos departamentos marítimos e das Capitánias dos Portos.

Decreto n.º 7094, de 6 de novembro de 1920. Aprova as funções do Corpo da Polícia Marítima. *Diário do Governo*, 1ª série, nº225.

Decreto n.º 6273, de 10 de dezembro. Aprova a criação do Corpo da Polícia Marítima do porto do Douro e Leixões. *Diário do Governo*, 1ª série, n.º251.

Decreto-Lei 43/2002 de 2 de março - Sistema da Autoridade Marítima. *Diário da República*, 1ª série, n.º52.

Decreto-Lei n.º 191/84, de 8 de junho. Determina que o Corpo da Polícia Marítima passe a designar-se por Polícia Marítima. *Diário da República*, 1ª série, n.º133.

Decreto-Lei n.º 282/76, de 20 de abril. Institui o Quadro do Pessoal Militarizado da Marinha. *Diário da República*, 1ª série, n.º93.

Decreto-Lei n.º 44/2002 de 2 de março – Autoridade Marítima Nacional. *Diário da República*, 1ª série, n.º167.

Decreto-Lei n.º 618/70, de 14 de dezembro. Reestrutura o quadro do pessoal civil do Ministério da Marinha. *Diário do Governo*, 1ª série, n.º228.

Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de novembro. ISPS CODE. *Diário da República*, 1ª série, n.º220.

Decreto-Lei n.º 235/2012, de 31 de outubro. Cria na estrutura do Sistema da Autoridade Marítima, a Polícia Marítima. *Diário da República*, 1ªsérie, n.º211.

Decreto-Lei n.º 248/95, de 21 de setembro, que aprovou o Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima. *Diário da República*, 1ª série, n.º219.

Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho. Aprova o Regulamento Geral das Capitánias. *Diário da República*, 1ª série, n.º177.

Decreto-Lei n.º 33252/43, de 20 de novembro. Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante.

Decreto-Lei nº 36081/46, de 31 de dezembro. Aprova a reorganização do Ministério da Marinha. *Diário do Governo*, 1ª série, nº298.

Decreto-Lei nº 370/2007, de 06 de novembro, quanto à visita e despacho de largada. *Diário da República*, 1ª série, nº213.

Decreto-Lei nº 383/98, de 27 de novembro. Quanto às competências da Polícia Marítima. *Diário da República*, 1ª série, nº275.

Decreto-Lei nº 46/2002, de 02 de março, quanto às competências de segurança das autoridades portuárias. *Diário da República*, 1ª série, nº52.

Decreto-Lei nº 49078/69, de 25 de junho. Aprova a atualização da estrutura orgânica da Direção-Geral da Marinha. *Diário do Governo*, 1ª série, nº147.

Decreto-Lei nº 61/2012, de 14 de março. Quanto à inspeção de navios pelo Estado do Porto. *Diário da República*, 1ª série, nº53.

Dias, J. e Andrade, M. (1997). *Criminologia: O Homem Delinquente e a Sociedade Criminógena*. Coimbra, Coimbra Editora.

Elaine, H., Mark, H. e Simon, G. (2007). Vehicles Stolen for Export, *ACPO Vehicle Crime Intelligence Service*, pp. 11-13.

Gouveia, J. e Pereira, R. (coord.). (2007), *Estudos de Direito e Segurança*, Coimbra: Almedina, p. 318.

Helguero, J., Astudillo, G. e Estrada, R. (2009). Design and implementation of a technological solution using passive RFID tags to control theft of outboard motors of small fishing boats, *Communications, 2009. LATINCOM '09. IEEE Latin-American Conference on*, pp. 1-5.

Lei 49/2008 de 27 de agosto – Aprova a Lei de Organização da Investigação Criminal. *Diário da República*, 1ª série, nº165.

Lei 53/2008 de 24 de agosto – Aprova a Lei de Segurança Interna. *Diário da República*, 1ª série, nº167.

Lei nº 18/2012, de 7 de maio. Estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação técnica de acidentes no setor do transporte marítimo. *Diário da República*, 1ª série, nº88.

Lei nº 34/2006, de 28 de julho - lei dos espaços marítimos e poderes neles exercidos pelo Estado e no alto mar. *Diário da República*, 1ª série, nº145.

Lei nº 6/94 de 7 de abril – Lei do segredo de Estado. *Diário da República*, 1ª série, nº81.

Lei nº 73/2009, de 12 de agosto. Estabelece as condições e os procedimentos a aplicar para assegurar a interoperabilidade entre sistemas de informação dos órgãos de polícia criminal. *Diário da República*, 1ª série, nº155.

Lei nº 74/2009, de 12 de agosto. Aprova o regime aplicável ao intercâmbio de dados e informações de natureza criminal entre as autoridades dos Estados membros da União Europeia. *Diário da República*, 1ª série, nº155.

Lei nº 876, de 13 de setembro de 1919. Aprova a criação de um Corpo da Polícia Marítima. *Diário do Governo*, 1ª série, nº 185.

Marconi, A. & Lakatos, M. (2008). *Metodologia Científica* (5ª edição). São Paulo, Editora Atlas.

Pereira, M. (1990). *Nação e Defesa / Instituto da Defesa Nacional*. Lisboa.

Pereira, R. (2005). *Informações e Investigação Criminal*. [Em linha]. Disponível em <http://www.mj.gov.pt/sections/justica-e-tribunais/justica-criminal/unidade-de-missao-para/comunicacoes/infor_invest_criminal/> [Consultado em 10/5/2013].

Portela, I. (2007). *A segurança e a escolha do inimigo: o efeito double-bind do 11-S. Uma análise comparada da legislação antiterrorista. Teses de doutoramento da Universidade de Santiago de Compostela*. Santiago de Compostela, Universidade de Santiago de Compostela.

Relatório de Segurança Interna (2012). [Em linha]. Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/media/904058/20130327_RASI%202012_vers%C3%A3o%20final.pdf> [Consultado em 10/5/2013].

Resolução do Concelho de Ministros nº 45/2007, de 19 de março de 2009. Quanto ao conceito de Segurança Interna. Diário da República, 1ª série, nº55.

Rodrigues, N. (2011). *A Segurança Privada em Portugal: Sistema e Tendências*. Coimbra, Edições Almedina.

Stevens, G. e Kevin, B. (2006). Security System for a marine vessel, *United States Patent*, p.3.

United Nations Office on Drugs and Crime – UNODC. (2011). *Smuggling of Migrants by Sea*. United Nations, UNODC.

Upadhyay S. *et al.* (2000). Current situation of organized crimes in trafficking stolen vehicles, card fraud, Money laundering and major transnational organized criminal groups. [Em linha]. Disponível em <http://www.unafei.or.jp/english/pdf/RS_No58/No58_21RC_Group3_Phase1.pdf> [Consultado em 25/06/2013].

Vicente, P., Reis, E. e Ferrão, F. (1996). *Sondagens: A amostragem como um fator decisivo de qualidade*, Lisboa, Edições Sílabo.

Anexos

Termo de Consentimento Informado

Eu, _____, pelo presente instrumento, declaro que fui suficientemente esclarecido(a) pela investigadora sobre os procedimentos da entrevista, a que vou ser submetido(a), do qual sou responsável legal, tanto dos riscos da entrevista como da utilidade da mesma.

Declaro também que fui informado(a) de todos os cuidados e orientações que devo seguir a fim de alcançar o melhor resultado. Pelo presente também manifesto expressamente a minha concordância e meu consentimento para realização do procedimento acima descrito.

_____ _/ _/ _ (Local e data)

Documento de Identidade

Nome e assinatura do entrevistado

Anexo II: Guião da entrevista para as empresas náuticas

Guião da entrevista dirigida aos trabalhadores e sócios-gerentes das empresas náuticas que constituem a amostra.

A presente entrevista insere-se no âmbito do projeto de graduação do 1º Ciclo de estudos de Criminologia, lecionado na Universidade Fernando Pessoa, tendo este como objetivo na sua investigação o deslindar de interesses relativos ao furto dos motores fora-de-borda e o seu destino após o furto. Ressalva-se, o facto de todos os dados fornecidos para a presente entrevista, possuírem carácter confidencial.

Questões:

- 1- Vende em maior percentagem motores fora-de-borda em 2ª mão, ou novos?
- 2- Vende peças e sucata de motores fora-de-borda?
- 3- Qual o mercado para onde vende em maior número estes motores e sucata, para o mercado nacional ou internacional?
- 4- Lucra mais com o mercado nacional ou internacional?
- 5- Qual o valor comercial de motores fora-de-borda em 2ª mão comercializados por esta empresa?
- 6- Quais as marcas mais vendidas? Coloque por ordem ascendente.
- 7- Os sócios gerentes ou a empresa estão associados a outras empresas?
- 8- A quem compra motores em 2ª mão e qual o perfil de quem os vende?
- 9- Para que tipo de função são utilizados estes motores em 2ª mão após a venda?

10- Já alguma vez foi aliciado para a compra de motores furtados? Se sim qual a nacionalidade das pessoas?

11- Alguma vez se sentiu tentado a comprar motores ou sucata de origem duvidosa?

Anexo III: Guião da entrevista dirigida à Polícia Marítima

Guião da entrevista dirigida aos agentes da Polícia Marítima que constituem a amostra.

A presente entrevista insere-se no âmbito do projeto de graduação do 1º Ciclo de estudos de Criminologia, lecionado na Universidade Fernando Pessoa, tendo este como objetivo na sua investigação o deslindar de interesses relativos ao furto dos motores fora-de-borda e o seu destino após o furto. Ressalva-se, o facto de todos os dados fornecidos para a presente entrevista, possuírem carácter confidencial.

Questões:

- 1- Qual o nº de participações de furtos na área de jurisdição do comando nos últimos 4 anos?
- 2- Qual o mês de maiores incidentes?
- 3- Caracterize os locais do furto?
- 4- O furto de motores de embarcações incide mais sobre a pesca ou sobre embarcações de recreio?
- 5- Estas têm seguro?
- 6- Qual o perfil das vítimas?
- 7- Qual o grau de instrução de quem furta?
- 8- E a profissão?
- 9- Existem suspeitos detidos?

10- E estes têm normalmente antecedentes criminais ou é a 1ª vez?

11- Qual o *modus operandi* dos infratores?

12- Há evidências da existência de rotas de tráfico de motores fora-de-borda?

Anexo IV: Guião da entrevista dirigida às vítimas de furto de motores fora-de-borda

Guião da entrevista dirigida às vítimas de furto de motores fora-de-borda a embarcações que constituem a amostra.

A presente entrevista insere-se no âmbito do projeto de graduação do 1º Ciclo de estudos de Criminologia, lecionado na Universidade Fernando Pessoa, tendo este como objetivo na sua investigação o deslindar de interesses relativos ao furto dos motores fora-de-borda e o seu destino após o furto. Ressalva-se, o facto de todos os dados fornecidos para a presente entrevista, possuírem carácter confidencial.

Questões:

- 1- Qual a periodicidade com que utiliza a embarcação?
- 2- Qual foi a última vez que esteve na embarcação?
- 3- O motor fora-de-borda furtado tinha que valor monetário?
- 4- O motor tem seguro?
- 5- Qual o local do furto? Este tem ou não vigilância?
- 6- Qual o local do fundeadouro da embarcação?
- 7- Que impacto económico tem o furto do motor fora-de-borda na sua vida?
- 8- Que apoio pode encontrar junto da seguradora?
- 9- Qual o destino que acha que estes motores furtados têm após o seu furto?

10- Considera que há interesses envolvidos neste crime? Quais?