



Artigo de Investigação

O RELATÓRIO POLICIAL NAVAL: SISTEMATIZAÇÃO DAS PRIMEIRAS DILIGÊNCIAS NO ÂMBITO DO TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR VIA MARÍTIMA

Tradução para o português com ajuda de IA (DeepL)

Daniel Cortes Villanueva

Sargento 1.º da Guardia Civil

Mestre em Direito

Investigador em formação e doutorando na Escola Internacional
de Doutoramento da UNED

dcortes124@alumnos.uned.es

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-3135-1849>

Recebido em 25/03/2026

Aceite em 05/06/2026

Publicado em 30/06/2026

doi: <https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.8986>

Citação recomendada: Cortes, D. (2026). O relatório policial naval: sistematização das primeiras diligências no âmbito do tráfico ilícito de migrantes por via marítima. *Revista Logos Guardia Civil*, 4(2), pp. 161-186.

<https://doi.org/10.64217/logosguardiacivil.v4i2.8986>

Licença: Este artigo é publicado ao abrigo da licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0)

Registo Legal: M-3619-2023

NIPO online: 126-23-019-8

ISSN online: 2952-394X

O RELATÓRIO POLICIAL NAVAL: SISTEMATIZAÇÃO DAS PRIMEIRAS DILIGÊNCIAS NO ÂMBITO DO TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES POR VIA MARÍTIMA

Índice: 1. INTRODUÇÃO. 2. METODOLOGIA E DELIMITAÇÃO. 3. CONTEXTUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO POLICIAL NAVAL NO ÂMBITO DO CRIME CONTRA OS DIREITOS DOS CIDADÃOS ESTRANGEIROS. 4. AS PRIMEIRAS MEDIDAS NO AMBIENTE MARÍTIMO. 4.1. Detecção de embarcações suspeitas e respetivo acompanhamento. 4.2. Reconhecimento de proximidade. 4.3. Indícios relevantes para a identificação de possíveis responsáveis. 4.4. Medidas na fase de intervenção policial direta. 4.5. Descoberta de restos mortais e respetivo tratamento. 4.6. Situação final da embarcação enquanto meio do crime. 4.7. Situação processual dos presumíveis autores. 4.8. O transporte para o porto e o desembarque. 4.9. Conclusão do Relatório Policial Naval. 5. TRANSFERÊNCIA DOS PROCESSOS. 6. CONCLUSÕES. 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Resumo: Este artigo analisa a sistematização das primeiras diligências realizadas em intervenções marítimas no âmbito do tráfico ilícito de migrantes, com base na proposta técnico-operacional do chamado Relatório Policial Naval. O estudo analisa o quadro normativo, doutrinário e jurisprudencial que condiciona a atuação da Polícia Judicial no meio marinho, num contexto marcado pela escassa elaboração doutrinária específica e pelo predomínio de dispositivos operacionais orientados para o resgate, fatores que têm limitado uma sistematização técnico-processual adaptada a este ambiente. É dada atenção à obtenção, organização e preservação de indícios num espaço caracterizado pela mobilidade, pela urgência e pela irrepetibilidade de determinadas ações na fase processual, bem como às diligências iniciais de deteção, monitorização, reconhecimento de proximidade, identificação dos responsáveis, intervenção policial e desembarque. Observa-se que o relatório de ocorrência elaborado a bordo de uma embarcação naval não constitui uma categoria jurídica autónoma, mas sim uma fórmula de ordenação funcional útil para reforçar a coerência operacional e processual das ações policiais no mar contra estes fenómenos criminosos.

Resumen: Este artículo examina la sistematización de las primeras diligencias practicadas en intervenciones marítimas frente al tráfico ilícito de migrantes, a partir de la propuesta técnico-operativa del denominado Atestado Policial Naval. El estudio analiza el marco normativo, doctrinal y jurisprudencial que condiciona la actuación de la Policía Judicial en el medio marino, en un contexto marcado por la escasa elaboración doctrinal específica y por el predominio de dispositivos operativos orientados al rescate, factores que han limitado una sistematización técnico-procedimental adaptada a este entorno. Se presta atención a la obtención, organización y preservación de indicios en un espacio caracterizado por la movilidad, la urgencia y la irrepetibilidad de determinadas actuaciones en fase procesal, así como a las diligencias iniciales de detección, monitorización, reconocimiento de proximidad, identificación de responsables, intervención policial y desembarco. Se observa que el atestado instruido a bordo de un medio naval no constituye una categoría jurídica autónoma, sino una fórmula de ordenación funcional útil para reforzar la coherencia operativa y procesal de las actuaciones policiales en la mar contra estos fenómenos delictivos.

Palavras-chave: Relatório Policial Naval, Interdição Marítima, Polícia Judicial, Tráfico Ilícito de Migrantes, Valor Probatório.

Palabras clave: Atestado Policial Naval, Interdicción Marítima, Policía Judicial, Tráfico Ilícito de Migrantes, Valor Probatorio.

ABREVIATURAS

APN: Relatório Policial Naval

Art.: Artigo

BOE: Boletim Oficial do Estado

CE: Constituição Espanhola

CP: Código Penal

LECrim: Lei de Processo Penal

LOFCS: Lei Orgânica das Forças e Corpos de Segurança

LOPJ: Lei Orgânica do Poder Judicial

FFCCSE: Forças e Corpos de Segurança do Estado

SEMAR: Serviço Marítimo da Guardia Civil

SIVE: Sistema Integrado de Vigilância Externa

CNP: Corpo Nacional de Polícia

UOPJ: Unidade Orgânica da Polícia Judicial

ONG: Organizações Não Governamentais

AEMET: Agência Estatal de Meteorologia

NIE: Número de Identificação de Estrangeiro

LO: Lei Orgânica

LORPM: Lei Orgânica Reguladora da Responsabilidade Penal dos Menores

SASEMAR: Sociedade Estatal de Salvamento e Segurança Marítima

STC: Acórdão do Tribunal Constitucional

STS: Acórdão do Supremo Tribunal

SOLAS: Convenção Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar (Safety of Life at Sea)

1. INTRODUÇÃO.

A atuação da Polícia Judicial no meio marinho face ao tráfico ilícito de migrantes apresenta particularidades que incidem na obtenção e conservação de indícios, na proteção imediata das pessoas a bordo e na coordenação entre as funções de salvamento, recolha de provas e investigação criminal. Neste contexto, o auto policial assume uma relevância singular como instrumento de documentação das primeiras diligências e de projeção processual da atuação policial, no âmbito do disposto no artigo 126.º da Constituição Espanhola, na Lei Orgânica n.º 2/1986 e na Lei de Processo Penal (LECrím).

Nesta base, o presente trabalho propõe a denominação técnico-operacional de Relatório Policial Naval (APN) como fórmula de ordenação funcional do relatório nas intervenções marítimas relacionadas com o crime previsto no artigo 318.º-A do Código Penal (CP), sem pretender configurar uma instituição jurídica autónoma distinta da já prevista na ordem jurídica. A utilidade desta proposta reside na sistematização dos atos iniciais que podem ser realizados no meio marinho, na determinação da sua finalidade probatória e na precisão das precauções operacionais que convém observar num ambiente caracterizado pela mobilidade do cenário, pela urgência da resposta e pela frequente irrepetibilidade de determinados atos processuais em sede judicial.

A relevância do problema acentua-se porque as interdições marítimas em matéria de tráfico ilícito de migrantes decorrem frequentemente num espaço onde convergem exigências de ajuda humanitária, garantia de provas e identificação de possíveis responsáveis, muitas vezes em ligação com organizações criminosas e com outros delitos concomitantes. Embora a jurisprudência tenha reconhecido a importância processual dos atos irreproduzíveis e a doutrina tenha admitido a flagrante delicto em casos de interceção por funcionários competentes, a prática operacional parece dar prioridade às funções de salvamento e ao tratamento administrativo do fenómeno migratório, o que aparentemente dificulta a dimensão pré-processual da investigação criminal¹.

A isto acrescenta-se que, no plano operacional, a ausência de uma elaboração doutrinária suficientemente específica sobre a prática de diligências policiais no mar, aliada ao protagonismo funcional de dispositivos operacionais orientados principalmente para o resgate de migrantes, parece ter limitado o desenvolvimento de uma sistematização processual adaptada a este contexto. Nesta perspetiva, pretende-se oferecer uma abordagem mais clara e útil da articulação entre a atuação policial no mar e a sua posterior tradução processual, com base na análise normativa, jurisprudencial e doutrinária, complementada pela prática profissional do autor.

2. METODOLOGIA E DELIMITAÇÃO.

O objetivo deste trabalho é sistematizar as primeiras diligências realizadas em intervenções marítimas relacionadas com o tráfico ilícito de migrantes, com o intuito de propor critérios técnico-operacionais que favoreçam a sua adequada integração no processo penal. O estudo baseia-se na análise da legislação espanhola e do direito marítimo internacional, bem como na doutrina, na jurisprudência aplicável e nos instrumentos técnicos ligados à prática policial marítima, a par da experiência profissional

¹ Ver o Procedimento Geral de Atuação para a Cooperação entre a Direção-Geral da Guardia Civil e a Sociedade de Salvamento e Segurança Marítima (SASEMAR), assinado a 30 de setembro de 2022, que se centra principalmente no resgate e salvamento marítimo.

deste investigador. O seu âmbito circunscreve-se ao contexto espanhol e adota uma perspetiva jurídico-doutrinária e técnico-processual, sem pretensões estatísticas. Como principal limitação, é de salientar que não se trata de um estudo de campo, pelo que as conclusões são formuladas como propostas de orientação e não como resultados obtidos a partir de uma amostra. O método utilizado consiste em classificar cada diligência de acordo com o seu fundamento normativo, a sua finalidade probatória e as precauções operacionais recomendáveis no meio marinho na luta contra o tráfico ilícito de migrantes.

3. CONTEXTUALIZAÇÃO DO RELATÓRIO POLICIAL NAVAL NO ÂMBITO DOS CRIMES CONTRA OS DIREITOS DOS CIDADÃOS ESTRANGEIROS.

As investigações reativas dos crimes previstos no artigo 318.º-A do Código Penal, cometidos por via marítima, apresentam particularidades próprias do meio em que se realizam as primeiras diligências, frequentemente a bordo de navios ou embarcações oficiais que desempenham funções de vigilância, socorro e interdição. Essa singularidade material não altera a natureza do relatório como instrumento de comunicação processual dirigido à autoridade judicial, mas aconselha uma sistematização específica das suas diligências iniciais, devido ao ambiente em que se desenvolvem.

No âmbito internacional, no que diz respeito ao Protocolo contra o Tráfico Ilícito de Migrantes por Via Terrestre, Marítima e Aérea (Protocolo de Palermo), complementar à Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional, e em conformidade com os crimes contra os direitos dos cidadãos estrangeiros, reconhece-se a competência extraordinária de perseguição no âmbito extraterritorial. O mero conhecimento destes factos delituosos, mesmo fora das águas territoriais, nos termos do disposto no artigo 23.º da LOPJ e da LECrim, confere às autoridades judiciais a competência para a sua perseguição. Com isso, os agentes da polícia podem levar a cabo as diligências, tendo em conta as disposições jurídico-processuais que lhes são aplicáveis nesta matéria, registando o seu resultado no boletim de ocorrência ou no relatório sobre os factos objeto de investigação, conforme estabelecido nos artigos 287.º, 295.º e 297.º da LECrim.

Atualmente, a maioria destes crimes é cometida através de embarcações tradicionais de pesca artesanal ou de embarcações de recreio, cujas principais características comuns são a ausência de convés, ou seja, o facto de os migrantes viajarem à mercê das intempéries, e de apresentarem deficiências técnicas de construção naval, equipamento e elementos de segurança para a navegação em determinados espaços marítimos, tais como as zonas de trânsito de navegação exterior², que funcionam como rotas de imigração clandestina do continente africano para Espanha.

A descoberta no mar deste tipo de embarcações por parte dos agentes da Polícia Judiciária em serviço exige uma intervenção humanitária, mas sem ignorar a possível presença a bordo, e em comum, tanto dos passageiros vítimas como dos tripulantes que, embora estes últimos também possam ser migrantes, podem ser responsabilizados

² No que se refere às zonas e tipos de navegação previstos no artigo 8.º, n.º 2, do Real Decreto Legislativo n.º 2/2011, de 5 de setembro, que aprova o Texto Reforçado da Lei dos Portos do Estado e da Marinha Mercante. «BOE» n.º 253, de 20 de outubro de 2011.

criminalmente por este tráfico ilícito, tal como determinado, entre outras, pelas SSTS 405/2015, de 12 de março, e 673/2014, de 15 de outubro.

A este respeito, e de acordo com Ancín e Rodríguez (2021), o auto policial documenta a *notitia criminis* e possui valor jurídico de queixa, tal como reconhecido pelo artigo 297.º da LECrim. No entanto, para além da mera comunicação ao órgão jurisdicional, determinados atos praticados nesse contexto podem incorporar no processo elementos objetivos de difícil ou impossível reprodução posterior. Dependendo da sua natureza, da sua correta documentação e da sua integração no processo, no respeito pelos princípios da contradição, imediatismo e oralidade, tais atos podem adquirir relevância probatória como atos de constatação ou como suporte a uma atividade pericial ou testemunhal qualificada posterior e, em última instância, atingir o valor de prova pericial pré-constituída, nos termos expostos por Gimeno Sendra (2015, p. 255). Da mesma forma, atendendo à natureza de certas diligências contidas no relatório policial, o seu valor probatório não se extingue pelo simples facto de carecer de intervenção judicial, tal como tem sido reiteradamente confirmado pela jurisprudência constitucional, em particular nas SSTC 182/1989, de 3 de novembro, e 217/1989, de 21 de dezembro.

Com base no critério jurisprudencial acima referido, para que as diligências sejam revestidas das características de peritagens técnicas irreproduzíveis em sede judicial, além de não conterem avaliações subjetivas por parte dos agentes intervenientes, devem ser integradas na fase processual tendo em conta os princípios da imediatismo, da oralidade e da contradição, podendo ser consideradas como provas documentais e não como meras provas testemunhais, pelo que, parafraseando Tomé (2016, p. 386), o relatório de ocorrência recupera parcialmente uma virtualidade probatória individual quando contém dados objetivos e verificáveis, tais como impressões digitais, marcas, vestígios, fotografias ou plantas, configurando-se assim como atas de constatação.

Da mesma forma, à parte do auto que contém o testemunho dos agentes também é atribuído valor probatório testemunhal; embora tenha de ser ratificado na fase do julgamento oral pelos agentes intervenientes, esta é uma circunstância comum nos autos de inquérito relativos a crimes previstos no artigo 318.º-A do Código Penal por via marítima, quando os agentes são testemunhas diretas da prática de um crime em flagrante. Por isso, quando os agentes encarregados da elaboração do relatório delegarem a realização de diligências a outros funcionários, é conveniente registar a identidade destes últimos, uma vez que, em caso contrário, a prova poderá ser considerada de carácter testemunhal referencial, de acordo com a doutrina do Tribunal Constitucional³.

4. AS PRIMEIRAS MEDIDAS NO AMBIENTE MARINHO.

Qualquer investigação penal destinada ao esclarecimento de factos com indícios de natureza criminosa exige a obtenção, fixação e conservação de elementos objetivos com relevância processual, nos termos dos artigos 282.º e seguintes do Código de Processo Penal. No âmbito marítimo, esta exigência intensifica-se devido ao carácter dinâmico e perecível do meio, o que impõe uma atuação imediata orientada para documentar os factos, identificar os responsáveis, proteger as vítimas e preservar indícios suscetíveis de

³ SSTC 110/1985, de 3 de outubro; 145/1985, de 28 de dezembro; 173/1985, de 16 de dezembro; 19/1986, de 23 de abril; 145/1987, de 23 de setembro e 5/1989, de 19 de janeiro, entre outras.

desaparecer, em coerência com a doutrina jurisprudencial sobre diligências irrepetíveis e provas pré-constituídas.

O conhecimento de factos potencialmente abrangidos pelo artigo 318.º-A do Código Penal ocorre, em geral, através de sistemas de alerta precoce como o SIVE, bem como por meio de recursos aéreos e navais de organismos públicos ou de terceiros (por exemplo, navios mercantes), a par dos alertas das organizações não governamentais (ONG) envolvidas no apoio humanitário aos fluxos migratórios. Este contexto operacional insere-se, além disso, no quadro jurídico internacional definido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (artigos 92.º e 110.º da UNCLOS), em particular no que diz respeito à jurisdição em alto mar e aos poderes de intervenção, bem como no âmbito normativo da União Europeia, especialmente o Regulamento (UE) n.º 656/2014 e o Regulamento (UE) 2019/1896, no âmbito dos quais são desenvolvidas operações conjuntas coordenadas pela Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira — vulgarmente conhecida como FRONTEX —, integrando funções de vigilância das fronteiras, salvamento marítimo e combate às redes de imigração irregular.

Salvo nos casos de deteção direta por parte de unidades do Serviço Marítimo da Guardia Civil, a intervenção policial ocorreria com a chegada destes meios competentes no âmbito das funções da Polícia Judicial⁴. Neste contexto, é essencial a obtenção atempada de dados como a posição geográfica, a data e a hora da deteção, o rumo e a velocidade, bem como as condições de navegabilidade e a situação das pessoas a bordo. A sua integração adequada na exposição factual inicial, juntamente com a identificação dos meios navais envolvidos e dos agentes intervenientes, permite estruturar processos sólidos e reforçar a sua eficácia probatória em tribunal.

4.1. DETECÇÃO DE EMBARCAÇÕES SUSPEITAS E SUA MONITORIZAÇÃO.

De uma perspetiva funcional, a deteção e monitorização inicial de uma embarcação suspeita cumpre um duplo objetivo. Por um lado, permite ativar a resposta de socorro ou interdição e, por outro, fixar atempadamente dados objetivos relevantes — posição, rumo, velocidade, trajetória e condições do ambiente — para a posterior reconstrução dos factos. Dado que os tempos de mobilização dos meios navais dependem, fundamentalmente, do tipo de patrulha, da distância até ao alvo e das condições meteorológicas e marítimas, é aconselhável manter a monitorização da embarcação até à chegada de uma unidade policial naval, tanto para acompanhar a evolução da travessia como para garantir uma resposta adequada em termos de segurança para os migrantes a bordo.

Este acompanhamento pode ser realizado através de equipamentos RADAR homologados, complementados, se for o caso, com meios eletro-ópticos ou com observação visual direta, desde que sejam devidamente documentadas a fonte de obtenção, o momento da captura e a identidade dos agentes ou sistemas envolvidos. Segundo Moreno Torres (2011, p. 380), os equipamentos de RADAR constituem um meio válido e, em termos científicos, suficientemente fiável para detetar embarcações dedicadas ao tráfico ilícito, além de fornecerem informações relevantes para a

⁴ A Comissão Nacional de Coordenação da Polícia Judicial decidiu que a competência em matéria de Polícia Judicial nos espaços marítimos recairia exclusivamente sobre a Guardia Civil (Ata de 12 de março de 2019, ponto 10 da ordem de trabalhos).

investigação, tais como as coordenadas geográficas. Neste sentido, os radares do Sistema Integral de Vigilância Exterior (SIVE), apesar do seu alcance limitado, podem oferecer cobertura suficiente para o registo destes dados nas águas sob soberania espanhola, enquanto os equipamentos RADAR das unidades navais do Serviço Marítimo da Guardia Civil (SEMAR) permitem confirmar as circunstâncias gerais da embarcação suspeita e facilitar uma avaliação da situação antes da interceção.

De acordo com Estrampes e Domínguez (1997), ao analisar a jurisprudência do Supremo Tribunal, os registos decorrentes deste tipo de monitorização — eletrónicos, audiovisuais ou nouro formato — podem preencher os requisitos da prova indiciária ou circunstancial. A monitorização eletro-óptica, efetuada através de câmaras ou visores telemétricos, alarga as possibilidades de observação e registo até à linha do horizonte, em função das características do equipamento e da altura de instalação, podendo estender-se ainda mais com meios aéreos embarcados. Por seu lado, a observação direta a partir do próprio meio naval oficial permite completar essa informação através da perceção visual imediata ou com o apoio de instrumentos óticos analógicos.

A par disso, a verificação das condições meteorológicas e marítimas nas áreas onde se desenvolve o trânsito migratório ilegal pode revelar-se relevante tanto para a adoção de medidas operacionais como para a documentação do cenário. Neste sentido, parâmetros como a altura das ondas ou a intensidade e direção do vento podem ser integrados nos autos como elementos descritivos do ambiente, em termos semelhantes às «características do terreno» a que se refere o segundo parágrafo do artigo 326.º do Código de Processo Penal. A sua menção no relatório, apoiada em previsões oficiais e na observação direta dos agentes e dos meios técnicos a bordo, contribui para proporcionar ao órgão julgador uma base objetiva sobre as circunstâncias do estado do mar.

No entanto, a informação obtida nesta fase não deve ser apresentada de forma conclusiva como prova de autoria, mas sim como base objetiva para orientar os procedimentos posteriores de reconhecimento, intervenção e identificação, bem como para avaliar o contexto de risco em que se desenrolou a navegação clandestina.

4.2. RECONHECIMENTO DE PROXIMIDADE.

O reconhecimento de proximidade constituiria uma diligência de observação direta particularmente relevante no meio marinho, uma vez que permitiria determinar circunstâncias de difícil reprodução posterior relativas ao estado da embarcação, às condições de transporte dos seus ocupantes e ao comportamento observável daqueles que a comandam ou colaboram na sua navegação.

Esta fase da intervenção, realizada através de observação visual direta e com o apoio de meios eletro-ópticos, permitiria o reconhecimento e o registo fisionómico dos tripulantes, bem como a determinação do estado objetivo de navegabilidade da embarcação e das condições de embarque das pessoas transportadas. Tais atuações inscrever-se-iam no âmbito dos procedimentos de investigação e apreensão do facto punível previstos nos artigos 282.º e 326.º do Código de Processo Penal e respondem à lógica da prova pré-constituída, especialmente quando coexistam fontes de prova irrepetíveis ou de difícil reprodução no julgamento oral, no sentido exposto por Gimeno Sendra (2018). A descrição da embarcação, enquanto instrumento de prática do crime, e particularmente a constatação do seu estado material e funcional, integrar-se-ia na

descrição dos elementos relacionados com a existência e a natureza do facto investigado; daí a necessidade de registar as suas características construtivas, materiais, sistema de propulsão, condições de navegabilidade e elementos de segurança, devido à sua incidência na avaliação jurídica do transporte marítimo e do risco gerado para as pessoas a bordo, em consonância com o sentido assinalado por Fontestad Portalés et al. (2024).

Deve distinguir-se, no entanto, entre os dados objetivamente verificáveis nesta fase — por exemplo, tipologia da embarcação, elementos de fluabilidade, distribuição dos ocupantes, condições aparentes de segurança ou presença de menores — e as inferências jurídicas ou criminológicas que possam decorrer desses elementos. Tais apreciações deverão ser formuladas com prudência e com base no conjunto das diligências realizadas.

Consequentemente, e partindo do princípio de que o timoneiro ou o responsável pelo comando da embarcação suspeita não tente eludir as manobras de aproximação policial, a inspeção poderá ser realizada a curta distância, respeitando as medidas de segurança exigíveis para a prevenção de colisões e em conformidade com os critérios previstos nos artigos 326.º e seguintes do Código de Processo Penal para a inspeção visual. Esta diligência assumiria especial relevância quando existissem indícios de perigo iminente para a vida ou a integridade dos ocupantes, ou quando a proximidade permitisse documentar circunstâncias objetivas suscetíveis de influenciar tanto a adoção de medidas de salvamento como a posterior avaliação jurídico-penal dos factos.

Por si só, faria sentido determinar as condições de acomodação dos ocupantes, a sua precariedade, superlotação ou qualquer outra circunstância, como a presença de pessoas especialmente vulneráveis ou menores de idade, bem como o seu estado de saúde aparente, tendo em conta a possível existência de algum óbito a bordo ou à deriva nas suas proximidades. Essencialmente, trataria-se de verificar a existência de equipamentos de segurança e fluabilidade individuais que os ocupantes pudessem ter consigo, uma vez que esta circunstância, juntamente com as anteriores, contribuiria para a classificação tipológica do crime, mas também para a prevenção de ações de salvamento que se justifiquem em caso de risco iminente de perda de vidas humanas.

4.3. INDÍCIOS RELEVANTES PARA A IDENTIFICAÇÃO DE EVENTUAIS RESPONSÁVEIS.

Neste contexto, assumem especial relevância os indícios relativos à função desempenhada por determinados ocupantes a bordo. A monitorização e o reconhecimento de proximidade podem fornecer dados sobre quem exerce funções de comando, direção material ou apoio logístico. A observação de uma navegação sustentada, orientada e não errática, aliada a outros elementos de perceção direta, registos audiovisuais, objetos apreendidos ou declarações posteriores, pode contribuir para a identificação daqueles que assumem tarefas de controlo ou condução da embarcação.

Entre os elementos de interesse, convém incluir comportamentos relacionados com o manobrar do leme, o reabastecimento, a manutenção dos motores, a distribuição de pesos, o controlo coercivo dos ocupantes ou o manuseamento de instrumentos de navegação. Também podem ser avaliados a posição do indivíduo em relação aos restantes ocupantes, a descoberta, na sua posse, de objetos ou meios necessários à navegação — tais como navegadores GPS ou bússola marítima —, a presença de marcas nas mãos compatíveis com o manuseamento contínuo do leme, ou a utilização de luvas, fitas de

proteção ou vestuário específico para uso marítimo. A isto pode acrescentar-se a recolha de impressões digitais latentes no leme, nos bidões de combustível ou na carcaça dos motores fora de borda, quando essas superfícies apresentarem condições materiais para a sua obtenção.

Esta avaliação puramente observacional é complementada, no plano jurídico, pela exigência de uma atribuição individualizada de responsabilidade. Como salienta Romeo Casabona (2016), a imputação penal requer uma avaliação conjunta do conjunto de indícios de acordo com as categorias de imputação e autoria. A isto acrescenta-se o Acórdão do Supremo Tribunal 582/2007, de 21 de junho, que põe em causa que a participação em alguma das múltiplas tarefas que tornam possível a travessia possa ser penalmente relevante, sem que tal autorize a substituição da prova individualizada por inferências automáticas decorrentes da mera presença a bordo.

Quando a conduta observada⁵ revelar uma mínima estrutura funcional estável ou coordenada entre vários intervenientes, poderá suscitar-se, além disso, a eventual concorrência de um grupo ou organização criminosa, nos termos dos artigos 570.º-A e 570.º-B do Código Penal, conforme sistematizado por Giner Alegría et al. (2022) com base na STS 852/2016. No entanto, a descrição policial deve centrar-se prioritariamente nos papéis, interações e funções observados, reservando a subsunção jurídico-penal definitiva para o momento processual oportuno.

Em suma, trata-se de critérios técnico-policiais de observação e identificação que orientam a investigação, mas cuja tradução jurídico-penal exige uma avaliação conjunta do restante das diligências realizadas.

4.4. MEDIDAS NA FASE DE INTERVENÇÃO POLICIAL DIRETA.

Com base nos indícios obtidos na fase anterior, a intervenção policial direta constitui o momento em que se consolidam as primeiras medidas concretas de segurança, identificação e proteção das pessoas a bordo. Nesta fase, convém distinguir, tendo em conta a sua natureza jurídica distinta, entre as medidas destinadas à salvaguarda imediata da vida e da integridade das pessoas a bordo, as ações da Polícia Judiciária destinadas à identificação de possíveis responsáveis e à preservação de fontes de prova, e as eventuais consequências jurídico-penais decorrentes de comportamentos de resistência, desobediência ou agressão face à força em ação. Esta diferenciação não é meramente expositiva, mas também funcional, uma vez que no meio marinho coexistem simultaneamente os objetivos de socorro, controlo e investigação, que devem ser articulados de forma compatível com os princípios da legalidade, necessidade, proporcionalidade e rastreabilidade documental.

No caso de o navio ou embarcação alvo da intervenção arvorar pavilhão estrangeiro, deve ficar expressamente registada essa circunstância no relatório, bem como as comunicações efetuadas, as autorizações obtidas e, se for caso disso, as medidas adotadas

⁵ O Supremo Tribunal precisou que «basta promover, favorecer ou facilitar, por qualquer meio, a imigração clandestina para que o crime se consuma; o que implica que basta a participação do infrator em qualquer uma das múltiplas tarefas que convergem para a realização da ação [...] sem que seja necessário que se consiga chegar clandestinamente ao território espanhol» (Acórdão do Supremo Tribunal 582/2007, Segunda Secção, de 21 de junho de 2007, FJ 3.º). Esta doutrina é reiterada nos Acórdãos do Supremo Tribunal de 5 de fevereiro de 1998 (RJ 1998/929) e de 16 de julho de 2002 (RJ 2002/5534).

ao abrigo do Protocolo de Palermo. Da mesma forma, quando a intervenção disser respeito a navios sem nacionalidade ou quando existam razões de urgência relacionadas com a segurança das pessoas ou com a necessidade de evitar a frustração da ação policial, as ordens emitidas pela unidade interveniente, os sinais utilizados, o meio de transmissão utilizado, a língua de comunicação e a resposta observada devem ser documentados com a maior precisão possível, devido à sua eventual relevância tanto para a reconstituição dos factos como para efeitos probatórios.

Do ponto de vista processual, a prática de diligências nesta fase encontra fundamento nos artigos 13.º, 282.º, 284.º, 287.º, 295.º, 297.º e 770.º do Código de Processo Penal, na medida em que impõem à Polícia Judiciária o dever de investigar o crime, identificar os infratores, recolher os objetos, instrumentos ou provas do crime e dar conta imediata à autoridade judicial ou ao Ministério Público. Neste contexto, a intervenção direta na embarcação não deve ser concebida exclusivamente como uma operação material de resgate ou controlo, mas também como um momento especialmente sensível para a fixação de indícios percíveis e para a constatação de circunstâncias objetivas dificilmente reproduzíveis posteriormente, em consonância com a doutrina exposta por Gimeno Sendra (2015) e Tomé García (2016) sobre a relevância processual dos atos irrepetíveis devidamente documentados.

A decisão de proceder ao abordagem, ao atracamento ou ao transbordo deverá ser orientada, em primeiro lugar, pela proteção da vida humana no mar, em conformidade com a Convenção SOLAS e com os princípios básicos de atuação do artigo 5.º da LOFCS, sem prejuízo da sua dimensão prejudicial em termos de garantia probatória quando exista risco de desaparecimento de indícios ou de ocultação por parte daqueles que exerciam funções de comando ou direção material da travessia. Para este efeito, o artigo 520.º-ter do Código de Processo Penal (LECrIm) oferece uma referência específica para as ações de detenção realizadas no meio marinho, embora a sua aplicação deva ser considerada em relação às restantes garantias processuais do detido e às limitações materiais próprias do ambiente de navegação.

Quando, durante a intervenção, se verificarem manobras evasivas, incumprimento de ordens, atos de resistência ou condutas que aumentem objetivamente o risco para a unidade interveniente ou para os migrantes transportados, tais factos poderão adquirir relevância penal adicional. No entanto, é metodologicamente mais correto apresentá-los como casos cuja qualificação dependerá do espaço marítimo em que os factos se desenrolam, da competência jurisdicional concorrente e da estrutura típica concreta aplicável, evitando formular automatismos subsuntivos. Assim, no que diz respeito à eventual aplicação do artigo 556.º, n.º 1, do Código Penal por desobediência grave, parte-se da premissa de que a sua perseguição está sujeita a limites de competência fora das águas territoriais, enquanto que os comportamentos de violência extrema ocorridos em alto mar poderiam suscitar, de uma perspetiva interpretativa, a eventual aplicação do artigo 616.º-ter do Código Penal, de acordo com a abordagem doutrinária de Marín Castán (2013), sem prejuízo da prudência que esta interpretação exige.

Neste último sentido, quando os tripulantes tentarem impedir a intervenção policial através de ameaças, coações ou atos violentos contra as pessoas transportadas, tais factos poderão constituir, em concurso, outros tipos de crime do direito interno, caso ocorram em espaços sujeitos à jurisdição espanhola, embora suscitem problemas de enquadramento em casos de alto mar que a prática judicial ainda não tenha resolvido de

forma inteiramente uniforme quando se pretende um enquadramento tipológico da pirataria. Por isso, parece preferível que o relatório policial documente com o máximo detalhe os factos observados, a sequência temporal, a posição dos intervenientes e as consequências materiais da sua conduta, deixando a qualificação definitiva a cargo do órgão jurisdicional competente.

Por fim, uma vez controlada a situação e assegurada a proteção das pessoas resgatadas, será conveniente separar, na medida do possível, aqueles que, segundo indícios, estejam ligados ao governo ou controlo da embarcação do resto dos ocupantes, com especial atenção aos menores e às pessoas particularmente vulneráveis. De acordo com García Magaña (2017), a verificação dos pertences, a apreensão de objetos relacionados com a navegação ou com a prática do facto e a sua correta integração na cadeia de custódia revestem-se de especial importância nas operações de interdição marítima, pelo que estas ações devem ser registadas com precisão no relatório policial e nas fichas da cadeia de custódia correspondentes.

4.5. DA DESCOBERTA DE RESTOS HUMANOS E DO SEU TRATAMENTO.

A descoberta de restos humanos ou de um cadáver no contexto de uma interdição marítima exige que se tomem todas as precauções necessárias para a fixação, conservação e documentação do local, tendo em conta a especial fragilidade do meio e a possível ocorrência de crimes de maior gravidade relacionados com a travessia. Do ponto de vista processual, é possível apreciar uma assimilação funcional entre estas medidas urgentes e as disposições dos artigos 354.º, 770.º, n.º 4, e 778.º do Código de Processo Penal, na medida em que impõem a necessidade de isolar o local, documentar a posição do corpo e preservar, na medida do possível, os vestígios relevantes até à intervenção posterior da autoridade judicial e do médico legista.

Quando o cadáver se encontrar a bordo da embarcação ou nas suas imediações, devem ser obtidas, antes de qualquer manipulação indispensável, as imagens fotográficas e descrições necessárias para fixar a sua posição, estado aparente, relação espacial com outros elementos do local e condições do ambiente circundante. Se as circunstâncias de segurança e navegabilidade permitirem o reboque ou o transporte da embarcação apreendida para o porto, parece juridicamente preferível preservar, na medida do possível, a localização do corpo e os objetos ou vestígios próximos, a fim de evitar alterações que dificultem a posterior operação de recolha do cadáver e a avaliação pericial subsequente.

Quando o corpo for localizado à deriva, o relatório poderá registar não só a distância em relação à embarcação suspeita, caso esta seja conhecida, mas também a posição geográfica exata, a hora da descoberta, a intensidade e a direção da corrente e as restantes condições marítimas relevantes. Esses dados podem revelar-se úteis para uma reconstrução posterior da possível trajetória relativa entre o cadáver e a embarcação, com base nos registos obtidos na fase de monitorização prévia, sem que isso, por si só, autorize a formulação de conclusões causais definitivas.

Recomenda-se proceder à recuperação do cadáver, evitando, na medida do possível, a sua perda, bem como preservar os pertences que este tenha consigo, cuja descrição também convém efetuar. Na ausência de um protocolo específico, o depósito provisório do falecido a bordo deve ser efetuado, de preferência, num espaço habilitado ou, na sua falta, naquele que menos comprometa a manobrabilidade, a h a higiene e a segurança do

meio naval, até à sua entrega à autoridade competente no porto. Nesta fase, a intervenção policial desempenharia uma função essencialmente conservadora e de garantia inicial, sem prejuízo de que a determinação médico-legal da causa da morte e da sua eventual relevância penal corresponda aos procedimentos forenses e judiciais posteriores.

Apesar disso, deve ter-se em conta que, quando do conjunto das diligências realizadas resulte uma ligação objetiva e suficientemente fundamentada entre o falecimento e as condições da travessia ou os comportamentos adotados por quem comandava ou controlava a embarcação, seria conveniente incorporar no relatório policial os indícios que apontem para uma eventual responsabilidade penal por atos homicidas ou imprudentes, sem prejuízo da qualificação definitiva do órgão judicial. Nesse sentido, Sobrino Heredia e Oanta (2010, p. 770), bem como o Acórdão do Supremo Tribunal 637/2021, de 15 de julho, evidenciam que, em casos de tráfico ilícito de migrantes por via marítima com resultado mortal, a responsabilidade penal pode ir além do artigo 318.º-A do Código Penal e abranger crimes de homicídio em concurso ideal⁶.

4.6. SITUAÇÃO FINAL DA EMBARCAÇÃO COMO MEIO DO CRIME.

A embarcação utilizada na travessia constitui, em princípio, um elemento material de singular relevância para a investigação penal, tanto na sua qualidade de instrumento de prática do crime como enquanto possível cenário dos factos e suporte de vestígios físicos. Por isso, o seu tratamento deve inscrever-se na lógica dos artigos 13.º e 282.º do Código de Processo Penal, que impõem a recolha e conservação dos objetos, instrumentos e provas do crime, bem como na necessidade de preservar, sempre que tal seja materialmente possível, uma fonte de prova cuja reprodução posterior possa revelar-se incompleta.

Consequentemente, quando as condições meteorológicas, a estabilidade do casco, a distância da costa e a capacidade técnica dos meios policiais o permitirem, a disposição legal impõe a conservação e o transporte da embarcação até ao porto, a fim de possibilitar uma inspeção visual mais completa e tecnicamente organizada. Durante essa manobra, convém registar na documentação de custódia os seus dados identificativos, caso existam, as incidências do reboque, a identidade dos agentes responsáveis e a lista dos objetos recuperados a bordo ou nas suas proximidades, particularmente quando exista risco de perda ou deterioração.

Quando a embarcação não possuir nome, matrícula ou pavilhão identificável, o auto deverá suprir essa ausência de registo oficial através de uma descrição técnica precisa da sua tipologia construtiva, cor, materiais, sistema de propulsão, marcas distintivas, distribuição dos espaços, elementos de governo, bem como quaisquer singularidades relevantes. Este tipo de descrição, complementada com material fotográfico ou audiovisual, pode desempenhar uma função essencial de constatação objetiva, em conformidade com o artigo 770.º do Código de Processo Penal e com a doutrina sobre o valor probatório dos registos gráficos devidamente documentados.

⁶ No Acórdão do Supremo Tribunal n.º 637/2021, de 15 de julho (ECLI:ES:TS:2021:2953), foram condenadas duas pessoas como autores de um crime contra os direitos dos cidadãos estrangeiros e de treze crimes de homicídio por negligência em concurso ideal, uma vez que, das cinquenta e cinco pessoas que transportaram, treze faleceram por afogamento ou hipotermia.

No entanto, quando a conservação material da embarcação se revelar impossível ou desaconselhável por razões objetivas de segurança marítima, capacidade técnica ou risco para a navegação, a prioridade deverá recair sobre uma documentação exaustiva prévia do seu estado, estrutura e conteúdo. Nestes casos, a perda, o abandono ou o eventual afundamento controlado não podem ser apresentados como soluções ordinárias, mas sim como medidas excepcionais, estritamente condicionadas pela necessidade e devidamente justificadas no relatório. Nessa hipótese, a documentação gráfica e descritiva prévia deve procurar compensar, na medida do possível, a impossibilidade de conservação material da embarcação.

Persistem dúvidas quanto à adequação do afundamento forçado e controlado da embarcação, uma vez evacuados os seus ocupantes e realizada a inspeção técnico-ocular. Uma vez que a sua previsão não consta de um protocolo específico, a medida encontra-se em contradição com o mandato de conservação que se pode inferir dos artigos 13.º e 282.º do Código de Processo Penal, embora possa ser justificada, de um ponto de vista estritamente prático, pela necessidade de evitar o risco intrínseco decorrente do abandono da embarcação à deriva e o seu potencial perigo para a navegação. Precisamente por isso, caso tal decisão venha a ser adotada, a sua fundamentação deverá ser especialmente reforçada, incluindo as razões técnicas concorrentes, as ações prévias de documentação e a comunicação efetuada à autoridade marítima competente.⁷

4.7. SITUAÇÃO PROCESSUAL DOS PRESUNTOS AUTORES.

A determinação da situação processual dos presumíveis autores deve basear-se na existência de indícios racionais suficientes, obtidos a partir das diligências prévias de monitorização, reconhecimento de proximidade, intervenção direta e apreensão de objetos. Consequentemente, a detenção, o estatuto de investigado não detido ou a mera identificação inicial não devem decorrer automaticamente da mera presença a bordo, mas sim de uma avaliação individualizada, documentada e juridicamente fundamentada da conduta observada e da sua ligação com as ações tipificadas previstas no artigo 318.º-A do Código Penal, tal como se expõe a seguir.

Do ponto de vista da tipicidade, a referida disposição penaliza as condutas de promoção, favorecimento ou facilitação do tráfico ilegal ou da imigração clandestina de pessoas a partir de, em trânsito ou com destino a Espanha, de modo que a atribuição de responsabilidade aos tripulantes da embarcação exige a identificação da sua contribuição funcional para o facto. Neste ponto, as categorias descritivas de comandante, capitão, timoneiro ou colaborador material podem revelar-se úteis para ordenar a exposição factual, mas não funcionam como categorias autónomas de imputação. A sua relevância penal dependerá do domínio efetivo da ação, da contribuição concreta para o sucesso da travessia e do conhecimento doloso da sua contribuição, tal como se depreende da análise já incorporada no texto e da jurisprudência do Supremo Tribunal sobre o âmbito típico do favorecimento.

Em particular, o Acórdão do Supremo Tribunal n.º 582/2007, de 21 de junho, recorda que basta promover, favorecer ou facilitar, por qualquer meio, a imigração clandestina para que o crime seja considerado consumado, sem necessidade de se concretizar a chegada clandestina ao território espanhol. Essa doutrina, reiterada pela

⁷ Nos termos do artigo 29.º da Lei n.º 14/2014, de 24 de julho, relativa à Navegação Marítima.

jurisprudência posterior, reforça a ideia de que a participação « » em qualquer uma das múltiplas tarefas que permitem a realização da travessia pode ser penalmente relevante, embora a sua concretização em relação a cada indivíduo exija uma prova individualizada e não uma imputação pela mera presença ou proximidade.

Da mesma forma, quando a conduta observada revelar uma mínima estrutura funcional estável ou coordenada entre vários intervenientes, poderá suscitar-se a eventual concorrência de grupo ou organização criminosa, nos termos dos artigos 570.º-A e 570.º-B do Código Penal. A este respeito, cita-se Giner Alegría et al. (2022), ao analisar o Acórdão do Supremo Tribunal 852/2016 como base doutrinária para diferenciar entre organização e grupo criminoso em função da estabilidade, hierarquização e duração da estrutura. No entanto, em termos metodológicos, parece conveniente que o relatório policial descreva, antes de mais, os papéis, interações e funções observados, reservando a subsunção definitiva a um ou outro preceito para o momento processual oportuno.

Quando das diligências realizadas decorram indícios racionais suficientes de participação no facto criminoso, poderá ser obrigatória a detenção ao abrigo dos artigos 490.º e seguintes da LECrim, com o objetivo de garantir a comparência da pessoa perante o tribunal, impedir a destruição de provas e evitar o risco de fuga, ocultação ou influência sobre as vítimas. No meio marítimo, a leitura dos direitos e a respetiva documentação deverão adequar-se ao disposto nos artigos 520.º e 520.º-B do Código de Processo Penal, sendo conveniente registar a língua utilizada, a compreensão do detido e, se for caso disso, as limitações técnicas a bordo para o exercício imediato de algum dos seus direitos. Nesses casos, a impossibilidade material de satisfazer instantaneamente determinadas garantias deverá ser justificada de forma expressa, com indicação das causas e das medidas adotadas para a sua correção assim que for possível.

Analisada a doutrina do Ministério Público e a Instrução n.º 1/2024 da Secretaria de Estado da Segurança, ambas partem da premissa de que a detenção não deve prolongar-se para além do tempo estritamente indispensável, em conformidade com as exigências da LECrim e com as garantias do artigo 17.º da Constituição Espanhola. No âmbito marítimo, contudo, este princípio deve ser interpretado com flexibilidade funcional, tendo em conta as particularidades objetivas da navegação — sobretudo em alto mar —, onde o tempo, as condições meteorológicas e as limitações técnicas para a realização de diligências podem influenciar decisivamente a concretização do transporte, daí a previsão de mecanismos de apresentação perante o juiz por via telemática quando esse prazo exceder setenta e duas horas.

No entanto, nos casos em que os indícios existentes permitam uma suspeita fundamentada, mas ainda não uma atribuição suficientemente consolidada da autoria, parece mais prudente recorrer à figura do investigado não detido, solução juridicamente mais adequada do que a figura do detido. É o que sugere o próprio texto ao remeter para a doutrina constitucional e para a Circular n.º 3/2018, de 1 de junho, do Ministério Público Geral do Estado, sobre o direito à informação dos investigados nos processos penais, cuja aplicação contribui para evitar atrasos potencialmente lesivos para o direito de defesa.

No que diz respeito aos menores, a questão apresenta uma complexidade acrescida devido à coexistência entre o regime geral do artigo 520.º-ter da LECrim e as disposições especiais da LORPM, em particular o seu artigo 17.º, n.º 4. O texto assinala corretamente a ausência de uma regulamentação específica e integral sobre a detenção de menores no

meio marítimo, pelo que se justifica sustentar que, quando existam indícios ou provas de menoridade, deve prevalecer uma interpretação garantista e de proteção reforçada, em conformidade com a Instrução n.º 1/2017 da Secretaria de Estado da Segurança e com a exigência de apresentação à autoridade competente no prazo mais breve possível. Nesses casos, a detenção a bordo deve limitar-se ao estritamente indispensável, reforçando-se a separação em relação aos adultos, a assistência adequada e a intervenção atempada do Ministério Público de Menores ou da autoridade competente.

4.8. O TRANSPORTE PARA O PORTO E O DESEMBARQUE.

O transporte para o porto e o desembarque constituem uma fase de continuidade entre a intervenção no mar e a ação subsequente em terra, pelo que a sua correta documentação é essencial para preservar a cadeia de custódia, garantir a rastreabilidade das pessoas detidas e evitar disfunções entre as vertentes penal, sanitária e administrativa da ação. Conforme exposto, em operações em alto mar, o transporte para o porto pode, por si só, corresponder ao tempo mínimo indispensável para a realização de diligências e completar a privação de liberdade dos detidos; em qualquer caso, se tiver sido judicialmente decidida a prisão preventiva a bordo após a sua apresentação à justiça por meios telemáticos, o transporte será considerado sujeito às formalidades previstas para a custódia de detidos e, em particular, às disposições da Instrução n.º 4/2018, de 14 de maio, na medida em que sejam aplicáveis ao registo de custódia, revista, inventário de pertences, vigilância, identificação do pessoal de custódia, alimentação e assistência médica, bem como às disposições específicas relativas à menoridade. Em zonas marítimas costeiras, a custódia poderá ser adaptada às normas de tratamento e condução de detidos previstas no artigo 36.º do Regulamento Penitenciário, respeitando a sua dignidade, direitos e segurança.

Em consonância com a Instrução n.º 4/2018, de 14 de maio, da Secretaria de Estado da Segurança, e tendo em conta o caráter de documento público do Diário de Navegação dos navios e embarcações oficiais, é razoável que nele possam ser registadas as informações essenciais relativas à admissão, permanência e incidentes ocorridos durante a custódia, desde que não exista um livro de registo específico a bordo.

Neste mesmo sentido, desde o momento da detenção e dentro das possibilidades técnicas do meio naval, pode ser adequado proceder, em paralelo, à identificação do detido. Assim, se o detido possuir documentação autêntica ou verificável, essa identidade seria registada em todos os atos processuais; pelo contrário, se não a apresentasse, seria registado o nome pelo qual declarasse ser conhecido, podendo ser verificado, se for caso disso, através de referências de terceiros e sendo registado como identidade presumida até à sua posterior verificação.

Além disso, convém salientar que, de uma perspetiva dogmática, o transporte para o porto parece não constituir, por si só, um ato de inquérito ou investigação penal, mas sim uma ação de custódia e condução decorrente da própria detenção. Encontramos referências a isso na jurisprudência; em particular, o Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 21/1997, de 10 de fevereiro, aborda esta fase de detenção e custódia em alto mar — em que o navio conduz os detidos até ao porto —; consequentemente, esta distinção parece adquirir especial relevância na detenção de capitães de embarcações por crimes contra os direitos de cidadãos estrangeiros, uma vez que o simples transporte até ao porto não contribuiria com qualquer elemento de investigação policial, mas responderia

exclusivamente à necessidade logística de um e transporte desde o espaço marítimo até à sua comparência física perante a autoridade competente.

Uma vez chegado ao porto o navio ou embarcação policial, e após a comparência dos serviços de estrangeiros da Polícia Nacional (CNP) e dos profissionais de saúde, o investigador poderá recolher, na medida do possível, o NIE ou o número de controlo sanitário atribuído, a fim de garantir a continuidade da identificação entre os procedimentos administrativos, sanitários e penais. Nos termos da Instrução 20/2005, de 23 de setembro, todos os ocupantes devem ser colocados à disposição da CNP para a instauração do respetivo processo administrativo em matéria de estrangeiros, com base na LO 4/2000 e no art. 12.1.A) c) da LOFCS, bem como para a sua eventual verificação no EURODAC⁸, quando for o caso.

De uma perspetiva funcional, esta fase exige uma coordenação reforçada entre os organismos e serviços envolvidos, especialmente no que diz respeito à identificação das pessoas, à separação entre possíveis responsáveis e vítimas, à assistência médica de urgência, à intervenção de intérpretes e à continuidade dos procedimentos policiais iniciados a bordo. A sua importância não é apenas logística, mas também probatória e garantista, na medida em que condiciona a correta articulação entre a investigação criminal e o tratamento administrativo e sanitário das pessoas resgatadas.

4.9. CONCLUSÃO DO RELATÓRIO POLICIAL NAVAL.

A conclusão do APN deve ser entendida como o encerramento ordenado de um conjunto de diligências realizadas num contexto excecional, cuja principal utilidade reside em proporcionar continuidade, inteligibilidade e rastreabilidade às ações desenvolvidas no mar. Por isso, as diligências devem refletir expressamente a identificação profissional do funcionário que recebe o APN, incluindo a sua dependência orgânica e/ou funcional, a fim de garantir a rastreabilidade e a transparência no processo de entrega, registando as provas remetidas a outros organismos ou unidades especializadas para análise — como a análise dos instrumentos de navegação utilizados —, refletindo-as, em qualquer caso, na respetiva ficha da cadeia de custódia.

Com base nos dados recolhidos no meio marinho e na complexidade técnica do contexto, pode ser incorporado ao auto um relatório de carácter sintético, destinado a esquematizar os factos investigados e as ações realizadas no mar. A sua finalidade é preparatória e descritiva, permitindo reconstruir de forma sucinta a rota da embarcação a partir das posições de monitorização precoce ou de outros dados anteriores à interceção — mesmo através de uma estimativa do rumo e da velocidade, quando os meios eletrónicos de navegação não tiverem sido apreendidos. Este relatório resumiria a travessia marítima descrita no âmbito da prática do alegado crime, com uma descrição técnica da embarcação, o número de migrantes, as condições de alojamento, a identidade dos tripulantes responsáveis e os elementos relevantes até à interdição policial.

À diferença do anterior, poderia também ser elaborado um relatório técnico que não seria integrado no APN nem no seu auto de relatório policial, mas que poderia ser emitido posteriormente e a pedido judicial, com base na análise dos dados incorporados no auto, adquirindo eventualmente carácter pericial nos termos dos artigos 456.º e seguintes do

⁸ Sistema europeu de comparação de impressões digitais dos requerentes de asilo (EURODAC).

Código de Processo Penal, com a correspondente exigência de especialidade técnica, designação formal e ratificação em tribunal. Na mesma linha, a STSJ da Catalunha n.º 76/2021 recorda que um relatório policial não equivale, por si só, a prova pericial se não tiver sido solicitado pelo órgão judicial, enquanto a STS n.º 202/2022 especifica que os relatórios emitidos por funcionários não constituem prova pericial per se, salvo se houver especialidade técnica, nomeação formal e possibilidade de explicação em tribunal.

5. TRANSFERÊNCIA DE PROCESSOS.

Concluída a APN, a continuidade das diligências de investigação levanta uma questão de articulação de competências entre a função de Polícia Judicial assumida pela Guardia Civil no âmbito marítimo e as competências da CNP em matéria de estrangeiros. Em aplicação da LOFCS e do critério funcional que decorre da investigação de factos cometidos no mar, parece juridicamente defensável que a transferência dos autos para o processo penal seja encaminhada para as UOPJ da Guardia Civil no local de desembarque, sem prejuízo da devida coordenação com a CNP, em conformidade com a Instrução Técnica n.º 4/2018 da Secretaria de Estado da Segurança (SES), de 14 de maio, no que diz respeito a estrangeiros em situação irregular.

No entanto, o critério que se mantém desde a Instrução SES 20/2005, de 23 de setembro, é a entrega à CNP de todos os ocupantes da embarcação interceptada para efeitos de identificação e tramitação administrativa em matéria de estrangeiros, pelo que a coexistência de ambos os planos funcionais — investigação criminal e gestão administrativa de estrangeiros — pode gerar disfunções práticas quando a gestão concreta das vítimas, testemunhas, detidos e intérpretes fica fragmentada entre diferentes corpos policiais.

Nesta perspetiva, o problema parece não ser apenas organizacional, mas também relacionado com as garantias processuais e a prova. Se as pessoas migrantes forem submetidas ao circuito administrativo de imigração enquanto a Guardia Civil prossegue com a investigação criminal sem acesso direto e contínuo às vítimas e aos intérpretes, tanto a obtenção de novas fontes de prova como a efetividade dos direitos das pessoas envolvidas no processo penal podem ficar comprometidas. Daí a conveniência de reforçar os mecanismos de coordenação interinstitucional que permitam conciliar a repartição de competências com a continuidade da investigação e a tutela efetiva dos direitos.

6. CONCLUSÕES.

A análise efetuada permite sustentar que o denominado «Relatório Policial Naval» poderia configurar-se, com carácter estritamente técnico-funcional, como uma proposta de sistematização das primeiras diligências realizadas no meio marítimo em casos de tráfico ilícito de migrantes, sem que isso implique a criação de uma categoria jurídica autónoma distinta do relatório policial previsto na LECrim. A sua utilidade residiria em oferecer um quadro de organização compatível com o quadro constitucional e processual da Polícia Judicial, particularmente num contexto caracterizado pela urgência operacional, pela volatilidade do cenário e pela frequente irrepetibilidade de determinadas ações.

Do ponto de vista jurídico-processual, a principal contribuição desta abordagem reside em salientar que muitos dos atos praticados no m mar — quando documentados com precisão, objetividade e respeito pelas garantias processuais — podem revelar uma

eficácia relevante no processo penal, seja como atos de constatação, como suporte a provas periciais ou testemunhais qualificadas posteriores, ou como base para a incorporação de elementos irreproduzíveis, em consonância com a jurisprudência constitucional e com a doutrina processual citada.

Ao mesmo tempo, o estudo evidencia que a eficácia destas ações depende menos de uma expansão conceptual do relatório de ocorrência do que de uma melhor articulação entre as funções de salvamento, custódia, investigação criminal e tratamento administrativo das pessoas resgatadas. Daí que a proposta de sistematização deva ser entendida, antes de mais, como um instrumento de racionalização operacional e de continuidade processual, útil para melhorar a rastreabilidade dos atos e a qualidade da sua documentação, mas sempre subordinada ao quadro normativo em vigor e à interpretação que dele fazem os órgãos jurisdicionais.

Por isso, mais do que encerrar definitivamente as questões dogmáticas e de competência suscitadas pela interdição marítima nesta matéria, pretende-se oferecer uma base sistemática para o seu tratamento e para futuras concretizações doutrinárias, jurisprudenciais e operacionais. Nesse sentido, o seu principal contributo não reside na formulação de soluções definitivas para todos os casos, mas sim na proposta de um esquema tecnicamente ordenado e juridicamente defensável para a atuação policial no mar e a sua subsequente projeção processual contra este tipo de criminalidade, o que, por sua vez, abre caminho à elaboração de modelos de diligências *ad hoc* especificamente adaptados à luta contra o tráfico ilícito de migrantes por mar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ancín Martín, F., & Álvarez Rodríguez, J. R. (2021). *Metodologia do relatório policial: aspetos processuais e jurisprudenciais*. Tecnos.
- Antena 3. (2025, 7 de março). *Crimes a bordo de embarcações precárias: «São investigados em Espanha de forma frustrante porque se trata de agressões sexuais e homicídios»*. https://www.antena3.com/noticias/sociedad/delitos-bordo-cayucos-son-perseguidos-espana-frustrante-porque-son-agresiones-sexuales-homicidios_2025030767caec159ce7140001a711c3.html
- Boletim Oficial do Estado. (1958, 27 de dezembro). Convenção sobre o alto mar, celebrada em Genebra, a 29 de abril de 1958 (BOE, n.º 309). <https://www.boe.es/>
- Boletim Oficial do Estado. (1967, 28 de setembro). Decreto n.º 2355/1967, de 16 de setembro, que regulamenta o transporte de detidos, presos e condenados (BOE, n.º 232). <https://www.boe.es/>
- Boletim Oficial do Estado. (1977, 8 de janeiro). Lei n.º 10/1977, de 4 de janeiro, relativa às águas territoriais (BOE, n.º 7). <https://www.boe.es/>
- Boletim Oficial do Estado. (1978, 29 de dezembro). Constituição Espanhola (BOE, n.º 311). <https://www.boe.es/>
- Boletim Oficial do Estado. (1982, 17 de fevereiro). Instrumento de ratificação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em Montego Bay a 10 de dezembro de 1982 (BOE, n.º 39). <https://www.boe.es/>
- Boletim Oficial do Estado. (1984, 26 de maio). Lei Orgânica n.º 6/1984, de 24 de maio, que regula o procedimento de Habeas Corpus (BOE, n.º 126). <https://www.boe.es/>
- Boletim Oficial do Estado. (1985, 2 de julho). Lei Orgânica n.º 6/1985, de 1 de julho, relativa ao Poder Judicial (BOE, n.º 157). <https://www.boe.es/>
- Boletim Oficial do Estado. (1987, 24 de junho). Decreto Real n.º 769/1987, de 19 de junho, relativo à regulamentação da Polícia Judicial (BOE, n.º 150). <https://www.boe.es/>
- Boletim Oficial do Estado. (1995, 24 de novembro). Lei Orgânica n.º 10/1995, de 23 de novembro, relativa ao Código Penal (BOE, n.º 281). <https://www.boe.es/>
- Boletim Oficial do Estado. (1996, 13 de fevereiro). Decreto Real n.º 190/1996, de 9 de fevereiro, que aprova o Regulamento Penitenciário (BOE, n.º 37). <https://www.boe.es/>
- Boletim Oficial do Estado. (1996, 15 de março). Decreto Real n.º 162/2014, de 14 de março, que aprova o regulamento de funcionamento e regime interno dos centros de internamento de estrangeiros (BOE, n.º 64). <https://www.boe.es/>

Jornal Oficial do Estado. (2000, 12 de janeiro). Lei Orgânica n.º 4/2000, de 11 de janeiro, relativa aos direitos e liberdades dos estrangeiros em Espanha e à sua integração social (BOE, n.º 10). <https://www.boe.es/>

Boletim Oficial do Estado. (2000, 13 de janeiro). Lei Orgânica n.º 5/2000, de 12 de janeiro, que regula a responsabilidade penal dos menores (BOE, n.º 11). <https://www.boe.es/>

Boletim Oficial do Estado. (2001, 28 de novembro). Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional e os seus protocolos (UNTOC). <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>

Boletim Oficial do Estado. (2004, 30 de agosto). Decreto Real n.º 1774/2004, de 30 de julho, que aprova o Regulamento da Lei Orgânica n.º 5/2000, de 12 de janeiro, que regula a responsabilidade penal dos menores (BOE, n.º 209). <https://www.boe.es/>

Boletim Oficial do Estado. (2006, 1 de novembro). Decreto Real n.º 1185/2006, de 16 de outubro, que aprova o Regulamento que regula as radiocomunicações marítimas a bordo dos navios civis espanhóis (BOE, n.º 261). <https://www.boe.es/>

Boletim Oficial do Estado. (2011, 20 de outubro). Decreto-Lei Real n.º 2/2011, de 5 de setembro, que aprova o Texto Refundido da Lei dos Portos do Estado e da Marinha Mercante (BOE, n.º 253). <https://www.boe.es/>

Boletim Oficial do Estado. (2014, 25 de julho). Lei n.º 14/2014, de 24 de julho, da Navegação Marítima (BOE, n.º 180). <https://www.boe.es/>

Boletim Oficial do Estado. (2015, 28 de abril). Lei n.º 4/2015, de 27 de abril, relativa ao Estatuto da Vítima de Crime (BOE, n.º 101). <https://www.boe.es/>

Cabo Mansilla, J. M. (1991). *O relatório policial: diligências básicas*. Direção-Geral da Polícia, Divisão de Formação e Aperfeiçoamento.

Comissão Nacional de Coordenação da Polícia Judicial. (2017). *Critérios para a realização de diligências pela Polícia Judicial*. <https://seguridadpublica.es/2018/02/23/orientaciones-para-la-practica-de-diligencias-por-la-policia-judicial-2/>

Jornal Oficial da União Europeia. (2022). *Sistema Europeu de Comparação de Impressões Digitais dos Requerentes de Asilo (EURODAC)*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:230105_1

Direção-Geral da Guardia Civil e Sociedade de Salvamento e Segurança Marítima. (2022, 30 de setembro). *Procedimento geral de atuação para a cooperação entre a Direção-Geral da Guardia Civil e a Sociedade de Salvamento e Segurança Marítima (SASEMAR)* [Documento interno não publicado].

- El Día. (2025, 16 de julho). *Mais perto de julgar o homicídio a bordo de um cayuco*. <https://www.eldia.es/el-hierro/2025/07/16/cerca-juzgar-asesinato-bordo-cayuco-119735561.html>
- Tribunal Europeu dos Direitos Humanos. (2020). *Recurso n.º 11144/18* [Acórdão]. <https://hudoc.echr.coe.int>
- União Europeia – Provedor de Justiça. (2019). *Relatório Anual do Provedor de Justiça Europeu de 2019, relatório especial C-123/19*. <https://www.ombudsman.europa.eu>
- Estrampes Martínez, M. M., & Domínguez Sierra, M. S. (1997). *A atividade probatória mínima no processo penal*. José María Bosch Editor.
- Fernández Villazala, T., Vígara García, J., Gil García, M., & Sotoca Plaza, A. (2012). *Manual de criminologia para a polícia judiciária*. Dykinson.
- Figuroa Navarro, M. C. (2015). *A cadeia de custódia no processo penal*. EDISOFER.
- Fontestad Portalés, L., Suárez Xavier, P. R., & Flórez Álvarez, L. A. (2024). *Direito processual e direito marítimo*. Thomson Reuters Aranzadi.
- García Magariños, J. (2017). *A cadeia de custódia nas operações de interdição marítima. Recomendações para a inspeção e o registo*. *Revista Geral da Marinha*, 273, 937–942.
- Gimeno Sendra, V., & Díaz Martínez, M. (2015). *Manual de Direito Processual Penal*. Castillo de Luna.
- Gimeno Sendra, V. (2018). *A prova pré-constituída pela polícia judicial*. Em J. V. Gimeno Sendra & M. Díaz Martínez, *Manual de Direito Processual Penal* (pp. 371-386). Colex.
- Giner Alegría, C. A., & Morente García, R. (2022). *A organização criminosa como tipo penal adequado na luta contra a criminalidade organizada em Espanha*. *Revista Científica General José María Córdova*, 20(40). <https://doi.org/xxxxx>
- Governo de Espanha. (2020, 27 de janeiro). *Resposta à pergunta escrita [14-0006827] sobre competências policiais em espaços marítimos*. Congresso dos Deputados. https://www.congreso.es/entradap/114p/e0/e_0006827_n_000.pdf
- Guardia Civil. (2025). *Sistema Integrado de Vigilância Exterior (SIVE)* [PDF]. https://web.guardiacivil.es/export/sites/guardiaCivil/documentos/pdfs/2025/Armas_y_Explosivos/SIVE.pdf
- Herranz Latorre, R. (2017). *O valor processual do relatório policial*. Sepín.
- Marchal Escalona, A. (2010). *O relatório policial: início do processo penal*. Aranzadi.
- Marín Castán, F. (2013). *A pirataria como crime internacional*. *Cuadernos de Estrategia*, (160), 117-164. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4173361.pdf>

- Nações Unidas. (2000). *Protocolo contra o tráfico ilícito de migrantes por via terrestre, marítima e aérea, que complementa a Convenção das Nações Unidas contra a Criminalidade Organizada Transnacional* (Resolução 55/25, de 15 de novembro de 2000, Anexo III). Assembleia Geral das Nações Unidas. <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>
- Gabinete das Nações Unidas contra a Droga e o Crime. (2010). *Manual sobre a luta contra o tráfico ilícito de migrantes*. https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/UNODC_2010_Toolkit_to_Combat_Smuggling_of_Migrants_ES.pdf
- Organização Marítima Internacional. (1979). *Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (Convenção SAR)*. <https://www.imo.org>
- Organização Marítima Internacional. (1974). *Convenção Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar (SOLAS)*. <https://www.imo.org>
- Decreto Real de 14 de setembro de 1882 que aprova a Lei de Processo Penal. (1882, 17 de setembro). *Gazeta de Madrid* (GAZ, n.º 260). <https://gaceta.boe.es/>
- Ruiz Vadillo, E. (1999). *Valor das diligências realizadas pela polícia judicial no processo penal*. *Eguzkilore: Caderno do Instituto Basco de Criminologia*, 13, 291–303.
- Romeo Casabona, C. M. (2016). *Direito Penal. Parte Geral* (2.ª ed.). Comares.
- Secretaria de Estado da Segurança. (2005, 23 de setembro). *Instrução Técnica n.º 20/2005, de 23 de setembro, da Secretaria de Estado da Segurança, relativa ao controlo da imigração irregular que chega a Espanha em embarcações* [Não publicado oficialmente].
- Secretaria de Estado da Segurança. (2017, 24 de abril). *Instrução n.º 1/2017, de 24 de abril, da Secretaria de Estado da Segurança, que atualiza o «Protocolo de atuação policial com menores»* [Não publicado oficialmente].
- Secretaria de Estado da Segurança. (14 de maio de 2018). *Instrução Técnica n.º 4/2018, de 14 de maio, da Secretaria de Estado da Segurança, que aprova a atualização do «Protocolo de atuação nas áreas de custódia de detidos das Forças e Corpos de Segurança do Estado»* [Não publicado oficialmente].
- Secretaria de Estado da Segurança. (2024). *Instrução Técnica n.º 1/2024, da Secretaria de Estado da Segurança, que aprova o «Procedimento integral da detenção policial»* [Não publicado oficialmente].
- Sierra Caro, J. A. (2010). *A importância do relatório no auto policial*. *Revista Ciência Policial*, 98, 5–18.
- Sobrino Heredia, J. M., & Oanta, G. A. (2010). *Controlo e vigilância das fronteiras nos diferentes espaços marítimos*. *Anuário da Faculdade de Direito da Universidade de La Coruña*, 14, 759-788.

- Tomé García, J. A. (2016). *Curso de direito processual penal*. Cólex.
- Tribunal Constitucional. (1985). *Acórdão n.º 110/1985, de 3 de outubro*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Tribunal Constitucional. (1985). *Acórdão n.º 145/1985, de 28 de dezembro*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Tribunal Constitucional. (1985). *Acórdão n.º 173/1985, de 16 de dezembro*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Tribunal Constitucional. (1986). *Acórdão n.º 19/1986, de 23 de abril*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Tribunal Constitucional. (1987). *Acórdão n.º 145/1987, de 23 de setembro*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Tribunal Constitucional. (1989). *Acórdão n.º 5/1989, de 19 de janeiro*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Tribunal Constitucional. (1990). *Acórdão n.º 186/1990, de 15 de novembro*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Tribunal Constitucional. (1993). *Acórdão n.º 341/1993, de 18 de novembro*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Tribunal Constitucional. (1997, 10 de fevereiro). *Acórdão n.º 21/1997, de 10 de fevereiro (Recurso de amparo n.º 2212/1996)*.
<https://hj.tribunalconstitucional.es/HJ/es/Resolucion/Show/3286>
- Tribunal Constitucional. (2000). *Acórdão n.º 33/2000, de 14 de fevereiro*.
<https://www.tribunalconstitucional.es>
- Tribunal Superior de Justiça da Catalunha. (2021). *Acórdão n.º 76/2021, de 2 de março de 2021 (Processo de Recurso Penal n.º 42/2020)*.
- Supremo Tribunal. (2007). *Acórdão n.º 55/2007, de 23 de janeiro*.
<https://www.poderjudicial.es>
- Tribunal Supremo. (2007). *Acórdão n.º 582/2007, de 21 de junho*.
<https://www.poderjudicial.es>
- Supremo Tribunal. (2007). *Acórdão n.º 618/2007, de 26 de junho*.
<https://www.poderjudicial.es>
- Supremo Tribunal. (2008). *Acórdão n.º 671/2008, de 22 de outubro*.
<https://www.poderjudicial.es>
- Supremo Tribunal. (2011). *Acórdão n.º 289/2011, de 12 de abril*.
<https://www.poderjudicial.es>

Supremo Tribunal. (2012). *Acórdão n.º 811/2012, de 30 de outubro.*
<https://www.poderjudicial.es>

Supremo Tribunal. (2014). *Acórdão n.º 673/2014, de 15 de outubro.*
<https://www.poderjudicial.es>

Supremo Tribunal. (2015). *Acórdão n.º 405/2015, de 12 de março.*
<https://www.poderjudicial.es>

Supremo Tribunal. (2015). *Acórdão n.º 300/2015, de 19 de maio.*
<https://www.poderjudicial.es>

Supremo Tribunal. (2018). *Acórdão n.º 123/2018, de 14 de março, Secção do Contencioso-Administrativo.* <https://www.poderjudicial.es>

Supremo Tribunal. (2022). *Acórdão n.º 202/2022, de 17 de fevereiro de 2022 (Recurso de cassação n.º 5631/2019).* <https://www.poderjudicial.es>

Supremo Tribunal. (2026). *Acórdão n.º 173/2026, de 5 de fevereiro.*
<https://www.poderjudicial.es>

União Europeia. (2014). Regulamento (UE) n.º 656/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, que estabelece regras para a vigilância das fronteiras marítimas externas. *Jornal Oficial da União Europeia*, L 189.

União Europeia. (2019). Regulamento (UE) n.º 2019/1896 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de novembro de 2019, relativo à Guarda Europeia de Fronteiras e Costas. *Jornal Oficial da União Europeia*, L 295.