

**João Gomes Cravinho**

Ministro da Defesa Nacional

**Intervenção do Ministro da Defesa Nacional, João Gomes Cravinho, em audição na  
Comissão de Defesa Nacional**

Assembleia da República, Lisboa, 07 de outubro de 2020

Exmo. Senhor Presidente da Comissão, Exmas. Senhoras e Senhores Deputados,

Tenho muito gosto em estar na Comissão de Defesa Nacional, desta feita por solicitação, através de requerimento, dos grupos parlamentares do PSD e do BE.

Os temas que as senhoras e senhores deputados, por via dos requerimentos apresentados, entenderam pertinentes discutir hoje são 4: o processo de compra de drones; as obras no ex-Hospital Militar de Belém; a não utilização do sistema SIRESP pela Autoridade Marítima Nacional; e o contrato de contrapartidas associado à aquisição das aeronaves C-295. Procurarei dizer algo sobre cada uma destas matérias, estando disponível para os esclarecimentos adicionais que entenderem úteis.

O processo de aquisição dos Sistemas Aéreos Não Tripulados, vulgo Drones, da Força Aérea foi determinado por Resolução de Conselho de Ministros, e tem como principal finalidade a vigilância aérea no âmbito do Dispositivo Especial de Combate a Incêndios Rurais (DECIR), mas também o apoio a outras áreas governativas, nomeadamente a área governativa do ambiente e da ação climática, bem como o apoio a outras entidades do Estado para tarefas como vigilância da orla costeira, áreas protegidas ou pedreiras.

A decisão de adquirir estes Drones configura a opção pela edificação de uma capacidade nova, tecnologicamente avançada e que nos projeta na linha do desenvolvimento e modernização das Forças Armadas que nós pretendemos. Trata-se por isso de uma capacidade que não se conforma apenas a este ano, nem se

esgota em 2020. É uma capacidade que servirá o país durante largos anos.

A edificação de uma capacidade de vigilância aérea de UAS com cobertura nacional é um processo complexo que abrange a vertente humana (formação e treino de operadores), a consolidação de procedimentos e tecnologia, incluindo um segmento aéreo (aeronaves), terrestre (estação de controlo) e de comunicações (infraestruturas e links).

Agora, sobre esta aquisição em concreto, aquando da realização de testes, a Força Aérea verificou a não conformidade ao nível do sistema de motorização e no grupo propulsor elétrico de algumas aeronaves. Neste sentido solicitou a sua substituição junto da empresa vendedora, o que explica os atrasos na

operacionalização desta resposta que são do vosso conhecimento.

Obviamente, o cenário ideal era aquele que nos permitia ter já todas as aeronaves disponíveis e operacionais. Contudo, o ponto que quero deixar aqui claro, é que é precisamente para salvaguardar os interesses do Estado português que temos contratos que prevêm diferentes contingências e vicissitudes.

A posição contratual do Estado português encontra-se protegida na medida em que o pagamento do valor em falta à empresa vendedora se encontra dependente da entrega de todas as aeronaves, em estado operacional. Encontra-se ainda previsto, do ponto de vista contratual, a possibilidade de penalização da empresa por atrasos.

Mas também a capacidade de resposta da Força Aérea está salvaguardada uma vez que, face às circunstâncias, fez-se uma alteração ao plano inicial, havendo neste momento operações a partir de três bases. Uma no Norte, em Mirandela, uma no Centro, na Lousã, e uma no Sul, em Beja. Estes locais garantem a cobertura geográfica da área de vigilância atribuída, cumprindo assim a ambição inicialmente assumida de apoio ao combate a incêndios.

De 27 de julho a 30 de setembro foram efetuadas 312 horas de voo em missões de vigilância aérea, e detetados/monitorizados diversos eventos de incêndio e rescaldo.

Sobre as obras no ex-Hospital Militar de Belém cumpre-me informar o seguinte:

A intervenção no antigo Hospital Militar de Belém permitiu a disponibilização, em tempo recorde, de uma capacidade de até 140 camas para doentes Covid que não necessitassem de cuidados intensivos.

Quero sublinhar a minha grande satisfação com a qualidade da obra, e com o facto de termos agora não só um equipamento à disposição do país nesta emergência sanitária, como uma infraestrutura renovada que será no futuro aproveitada em benefício dos portugueses, e particularmente daqueles que venham a necessitar de cuidados continuados. Ou seja, o investimento realizado representa um ativo para o futuro do país, e esse ativo será devidamente valorizado pelas Forças Armadas.

Não se trata de um bem consumível, ou que se esgota com poucas utilizações. Trata-se de um equipamento relevante, numa área prioritária para nós. É dinheiro que não se perde, sendo antes uma resposta nova que podemos oferecer às dificuldades com que o país se confronta.

Exemplo disso mesmo foi a solicitação do SNS, para ativarmos o Centro de Apoio Militar (CAM Covid-19) nas instalações do ex-Hospital Militar, de modo a contribuir para o esforço que coletivamente estamos a fazer neste momento difícil de combate à pandemia Covid-19.

Desde julho passaram já 144 doentes infetados pelo novo coronavírus, encontrando-se atualmente internadas 25 pessoas, provenientes de diversos hospitais públicos da Grande Lisboa. A

criação deste Centro de Apoio, e o correspondente apoio dado a quem precisou e precisa, só foi possível porque existiu este investimento. Está a ser assim no presente, sabemos que será assim também no futuro, e é por isso que sabemos que tomámos a decisão correta ao apostar no ex-Hospital Militar de Belém.

Sobre a intervenção realizada, e nomeadamente o custo final da obra, quero informar as senhoras e senhores Deputados que o custo final foi efetivamente bastante superior à estimativa inicial. Precisamente para conhecer, em pormenor, as razões para o desfasamento entre o valor inicialmente orçamentado e o custo final da obra, foi por mim solicitada a 24 de julho uma Auditoria à Inspeção-Geral da Defesa Nacional. Deste modo, sobre esse assunto, cumpre-me nesta fase somente aguardar pelos resultados da referida inspeção, que está agora na sua fase final.

Mas é fundamental referir o seguinte: independentemente daquilo que a IGDN venha a apurar, e que terá naturalmente as devidas consequências, não nos devemos desviar daquilo que é realmente importante: este investimento reverte a favor do estado português, e constitui um ativo de especial importância no momento que vivemos.

Acerca da não utilização do sistema SIRESP pela Autoridade Marítima Nacional, oferece-se-me apenas o seguinte comentário: trata-se de uma questão eminentemente técnica, sobre a qual pedi esclarecimentos a quem tem conhecimentos e competências na matéria.

A não utilização do sistema SIRESP no mar é facilmente explicável pelas características próprias de funcionamento das comunicações marítimas, em linha com os tratados internacionais sobre o assunto, que geraram uma prática comum, generalizada e padronizada da utilização de determinadas frequências por todos os navios e embarcações, tanto militares como civis. Sobre este assunto aliás já tivemos a oportunidade de, de forma bastante detalhada, nos pronunciarmos em sede de resposta a perguntas parlamentares apresentadas pelas senhoras e senhores deputados.

#### Contrapartidas C295

Senhoras e senhores deputados, permitam-me agora comentar a questão do contrato de contrapartidas no processo de aquisição das aeronaves C-295. Como sabem, é um assunto complexo,

amplamente documentado e debatido ao longo dos anos, incluindo em sede parlamentar.

Não me vou alongar sobre o momento inicial da aquisição destas aeronaves em 2006, nem tão pouco o momento da renegociação do contrato de contrapartidas em 2012, que mereceu aliás, e como é do vosso conhecimento, um conjunto de considerações por parte do Tribunal de Contas, bem como uma Comissão de Inquérito em 2014 sobre o assunto, e teve ainda no passado dia 23 de setembro, a audição do ex-Ministro da Economia Álvaro Santos Pereira.

Faço apenas referência a esse período temporal para melhor enquadrar as condições de contexto com que me deparei, de uma enorme fragilidade negocial do Estado Português, fruto da

renegociação de 2012, complicado ainda mais por um absoluto vazio de documentação no Ministério da Defesa Nacional, e penso que também no Ministério de Economia, sobre esse processo negocial em concreto.

O contrato de contrapartidas entre o Estado Português e a Airbus Defense and Space (ADS) visava o desenvolvimento da indústria aeronáutica portuguesa, com uma obrigação contratual de proporcionar à economia portuguesa contrapartidas no montante de 460M€. O contrato tinha uma duração de 7 anos, e implicava uma penalidade de 25% para o incumprimento total ou parcial das obrigações de contrapartidas.

Em 2012 foram modificados os termos e as condições dos contratos. Foi definida uma nova obrigação contratual de 398M€,

a atribuição de um prazo suplementar de seis anos para a execução do contrato, e a diminuição da penalidade de incumprimento de 25% para 10%, entre outros aspetos, o que configurou uma ilegalidade, conforme explicado pelo Tribunal de Contas.

Em julho 2018 há uma 2ª alteração que prolonga o contrato de contrapartidas até 15 de novembro de 2018, com o objetivo de dar tempo a negociações face à aproximação do final do prazo do contrato. É este o cenário que encontro quando assumo funções em outubro de 2018, sendo necessário tomar um conjunto de decisões, até ao dia 15 de novembro de 2018, respeitantes ao futuro do contrato de contrapartidas.

A cenarização avançada pela DGAE sobre este assunto era a seguinte: ou a possibilidade de prorrogar o prazo de execução de Contrapartidas por 3 ou 4 anos; ou a faculdade de resolver o Contrato de Contrapartidas por incumprimento definitivo com a execução da garantia bancária por parte do Estado Português.

A solução de prorrogação, por qualquer um dos prazos possíveis, prolongaria ainda mais o prazo de execução de um contrato já anteriormente prorrogado, com conhecidas e irresolvidas dificuldades de creditação das contrapartidas, e com uma taxa de execução manifestamente reduzida ao fim de 13 anos. A ideia de estender o mesmo contrato por mais alguns anos corresponderia a continuarmos a alimentar uma ilusão com o argumento, sem fundamentação, de que “agora é que vai ser” – nomeadamente, agora é que seria possível executar plenamente o contrato de

contrapartidas e superar os problemas de creditação. Além disso, havia um problema adicional. Tendo o Tribunal de Contas identificado a ilegalidade da garantia de penalidade de 10%, uma renegociação obrigaria a aumentar essa garantia para 15%. Ora a Airbus não iria abrir mão do seu ganho de causa comercial de 2012, exceto se o Estado português compensasse com outras concessões. A nossa posição era, portanto, muito frágil.

A outra opção identificada, a resolução do Contrato de Contrapartidas por incumprimento definitivo com a execução da garantia bancária por parte do Estado Português implicaria um processo moroso, com custos para o Estado Português e, sobretudo, com um resultado incerto quanto à valorização dos créditos e das transferências de tecnologia por um tribunal arbitral. Arriscávamo-nos não só a uma relação litigiosa entre o

Estado Português e a ADS, como possivelmente a não ter ganho de causa nas discussões sobre o valor efetivo das contrapartidas prestadas. Seriam anos nos tribunais, elevadas despesas com escritórios de advogados, e com um resultado incerto.

Nenhum destes cenários se afigurava vantajoso para o interesse nacional.

Paralelamente, e em separado, estava a decorrer o processo de renegociação do Contrato FISS – Full in Service Support, o contrato de prestação de serviços logísticos associados de manutenção das aeronaves C-295.

Esta renegociação era fundamental para a Força Aérea Portuguesa na medida em que só a ADS, a fabricante das aeronaves, possuía a necessária aptidão para a prestação dos serviços logísticos de manutenção às mesmas, e que só a existência de um contrato FISS assegurava o compromisso e a segurança no cumprimento dos prazos de entrega necessários à disponibilidade operacional da frota.

É neste cenário que preferimos uma terceira possibilidade para o problema do contrato de contrapartidas: a revogação do Contrato de Contrapartidas por mútuo acordo com a ADS, com a atribuição ao Estado Português de uma compensação equivalente ao valor da penalidade de 10% do valor da obrigação de contrapartidas não executadas, e a configuração dessa compensação como crédito a integrar no âmbito do contrato de prestação de serviços logísticos

associados de manutenção das aeronaves C-295 (contrato FISS). Além disso, era importante que a revogação por mútuo acordo não deveria ser prejudicial para os projetos em concurso com as três empresas beneficiárias, a OGMA, a ETI e a Salvador Caetano, e estabelecemos esse objetivo negocial.

Consideramos que esta solução teve a virtude de pôr fim a um contrato que se arrastava há muitos anos, e simultaneamente de contribuir, em tempo útil, para colmatar as necessidades do contrato FISS, entre a Força Aérea e a Airbus.

O meu despacho de dezembro de 2018 identifica os cenários possíveis, diz que todos os cenários são demonstrativos da vulnerabilidade da posição em que se encontrava o Estado português, e perante as diferentes opções explica a minha

preferência pela opção que representava o mal menor para o Estado português. Fui acompanhado nesse despacho pelo Senhor Ministro Adjunto e da Economia.

Foi neste quadro de raciocínio que o Estado Português outorgou com a ADS a 16 de maio de 2019 o Acordo Global; o Acordo de Revogação do Contrato de Contrapartidas entre o Estado Português (Economia e Defesa) e ADS e a Carta de Compromisso FISS para atribuição ao Estado Português de um direito de crédito no âmbito do contrato FISS, que veio conceder enquadramento, eficácia e conclusão ao cenário por nós escolhido.

Importa ainda sublinhar a total lisura na condução deste processo, de que é exemplo o envio, a 22 de maio de 2019, de um ofício do meu gabinete ao Tribunal de Contas relativo à renegociação do

contrato de contrapartidas, onde são remetidos 20 anexos, nos quais se incluíram o Acordo Global, o Acordo de Revogação e a Carta de Compromisso FISS.

Senhoras e senhores deputados, senhor presidente,

Chegados a este ponto, penso que é de evidente compreensão para todos que o meu papel, enquanto Ministro da Defesa Nacional, em todo este processo, se orientou pela defesa do interesse do Estado Português. Num contexto difícil, e num cenário desfavorável, o meu racional de decisões obedeceu sempre à tentativa de encontrar as soluções que melhor defendessem o interesse público. Sinto que o fiz. Estou naturalmente disponível para esclarecer os senhores deputados naquilo que entenderem pertinente.

Obrigado.