ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

Exmo Senhor
Presidente da Comissão Assuntos
Constitucionais, Direitos, Liberdades e
Garantias

N/Refª: 51 /6ª - CEIOP

Data: 27.02.2019

Assunto: Parecer PPL 175/XIII/4ª - *"Autoriza o Governo a aprovar um regime jurídico do exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvorem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria."*

Para os devidos efeitos, junto se envia o parecer referente à Proposta de Lei 175/XIII/4ª – "Autoriza o Governo a aprovar um regime jurídico do exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvorem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria." que foi aprovado por unanimidade, verificando-se a ausência do PEV e do PAN, na reunião de 27 de fevereiro.

Com os melhores cumprimentos,

Hélder Amaral
Presidente

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Divisão de Apoio às Comissões
CACDLG
N.º Único 626771
Entrada/Saída nº 209 27/02/2019

Divisão de Apoio às Comissões
Palácio de São Bento 1249-068 Lisboa
Tel. 00351 21 391 95 01 E-mail: 6ceiop@ar.parlamento.pt

COMISSÃO DE ECONOMIA, INOVAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

PARECER

PROPOSTA DE LEI Nº 175/XIII/4ª

Autoriza o Governo a aprovar um regime jurídico do exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvorem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria

PARTE I – CONSIDERANDOS

I. a) Nota introdutória

O Governo tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República, em 17 de janeiro de 2019, a Proposta de lei nº 175/XIII/4ª - "Autoriza o Governo a aprovar um regime jurídico do exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvorem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria".

Esta apresentação foi efetuada nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 167.º, na alínea *d)* do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição da República Portuguesa (CRP) e, igualmente, no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (RAR), reunindo os requisitos formais previstos no artigo 124.º desse mesmo Regimento.

Por despacho de Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República de 18 de janeiro de 2019, a iniciativa vertente baixou à Comissão de Assuntos Constitucionais, Direitos, Liberdades e Garantias como comissão competente para emissão do respetivo parecer, em conexão com as 6ª e 7.ª Comissões.

A presente iniciativa legislativa foi colocada em apreciação pública de 29 de janeiro a 28 de fevereiro de 2019.

Em 23 de janeiro a Comissão solicitou pareceres às seguintes entidades: Conselho Superior do Ministério Público, Autoridade Marítima Nacional (recebido a 8 de fevereiro), Ordem dos Advogados e Conselho Superior da Magistratura (recebido a 22 de fevereiro).

I. b) Objeto, conteúdo e motivação da iniciativa

A presente proposta de lei de autorização legislativa visa obter da Assembleia da República autorização para legislar, através de decreto-lei, no sentido de criar o regime jurídico do exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvorem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria.

Parte da matéria a regular por esta iniciativa legislativa integra a reserva relativa de competência legislativa da Assembleia da República, nos termos das alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 165.º da Constituição.

Invoca o Governo que a necessidade de se estabelecer este regime prende-se com o facto de a pirataria ter um impacto significativo na segurança de pessoas e bens e no transporte marítimo do qual depende 90% do comércio mundial.

Neste sentido, esta iniciativa ao criar medidas de segurança das pessoas e bens embarcados nos navios, visa contribuir para a promoção da competitividade do setor marítimo nacional, criando condições mais atrativas para o desenvolvimento dos registos nacionais de bandeira.

O regime a criar em resultado da presente autorização legislativa, prevê que os armadores

de navios nacionais possam, desde que atravessem áreas de alto risco de pirataria, contratar empresas de segurança privada para a prestação de serviços de segurança a bordo com recurso a armas e munições adequadas à proteção dos navios.

Na exposição de motivos da iniciativa "*sub judice*" o Governo considera que os mecanismos de segurança atualmente existentes, designadamente, os que estão previstos no atual regime jurídico da atividade de segurança privada[1], "*não se mostram totalmente adequados à dimensão da ameaça, sendo necessário assegurar a efetiva capacidade de proteção dos navios, em articulação com a garantia adequada de segurança pública, tendo em conta a subsidiariedade das atividades, ações e mecanismos previstos e a proporcionalidade dos meios e recursos*".

Assim, de acordo com o Governo, com este regime são garantidos os mecanismos de segurança pública necessários, mediante a consagração de um quadro legal que assegura a efetiva capacidade de proteção dos navios, sujeitando-a à aprovação de planos contra atos de pirataria e de segurança do transporte do armamento e prevendo-se um acompanhamento e fiscalização da atividade por parte das competentes autoridades policiais, marítimas e portuárias, tendo em conta a subsidiariedade das atividades, ações e mecanismos e a proporcionalidade dos meios e recursos.

A proposta de lei em apreço está dividida em três artigos, a saber: artigo1º - Define o respetivo objeto; artigo 2º - Estabelece o sentido e extensão da autorização legislativa a conceder; artigo 3º - Prevê o prazo de 180 dias para duração da autorização legislativa.

O sentido e extensão da presente proposta de autorização legislativa encontra-se estruturado em função das matérias a regular, nomeadamente:

- As condições para o exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios;
- Os requisitos para as empresas, pessoal e meios de segurança a bordo;
- Os termos e condições da emissão do alvará e do título profissional habilitante para o exercício da atividade de segurança a bordo;

[1] Lei n.º 34/2013, de 16 de maio - Estabelece o regime do exercício da atividade de segurança privada e procede à primeira alteração à Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto (Lei de Organização da Investigação Criminal).

- A contratação de serviços de segurança a bordo;
- Armas e munições, designadamente as regras quanto à sua importação, aquisição, exportação e transferência;
- As competências, procedimentos, operações e obrigações de segurança;
- As condições para a prestação de serviços de segurança a bordo por parte de empresas sediadas no estrangeiro;
- O regime sancionatório;
- Disposições relativas à tramitação dos procedimentos e comunicações entre entidades;
- O regime das taxas devidas por atos das entidades competentes.

O decreto-lei autorizado encontra-se em anexo à presente proposta de lei.

I. c) Enquadramento legal e antecedentes

O regime jurídico da atividade de segurança privada é atualmente regulado pela Lei nº 34/2013, de 16 de maio, que "Estabelece o regime do exercício da atividade de segurança privada e procede à primeira alteração à Lei n.º 49/2008, de 27 de agosto (Lei de Organização da Investigação Criminal)".

De acordo com este diploma, considera-se atividade de segurança privada a prestação de serviços a terceiros por entidades privadas com vista à proteção de pessoas e bens, bem como à prevenção da prática de crimes, e a organização, por quaisquer entidades e em proveito próprio, de serviços de autoproteção, com vista à proteção de pessoas e bens, bem como à prevenção da prática de crimes, incluindo também a formação profissional do pessoal de segurança privada.

Este diploma materializou, entre outras, as seguintes opções legislativas: elenco dos conceitos utilizados e respetivas definições legais, concretizando, por exemplo, as funções

do pessoal de vigilância; redefinição da figura do coordenador de segurança, o qual deixa de ser qualificado como pessoal de vigilância; consagração da obrigatoriedade da forma escrita para os contratos de trabalho do pessoal de segurança privada e para os de prestação de serviços; estabelecimento dos requisitos para as entidades formadoras em conformidade com as normas comunitárias de reconhecimento e de verificação de qualificações profissionais; definição das competências para o diretor de segurança; introdução de medidas de segurança específicas, a serem aplicadas por instituições de crédito, sociedades financeiras e outras entidades sujeitas a riscos específicos; alteração do regime sancionatório vigente, modificando as condutas suscetíveis de serem sancionadas a título de crime, bem como prevendo um novo catálogo de contraordenações e coimas.

A revisão do regime jurídico da atividade de segurança privada encontra-se atualmente em apreciação na especialidade, na Assembleia da República, através da Proposta de lei nº 150/XIII/4ª - "Altera o regime do exercício da atividade de segurança privada e da autoproteção".

No plano do direito internacional, sobre a matéria em apreço, cumpre referir a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CDUM), de 1982, comummente designada como Convenção de Montego Bay, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de outubro e ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 67-A/97, de 14 de outubro.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar dedica oito artigos (artigos 100º a 107º) ao tema da pirataria, em que a define e impõe aos Estados o dever de a combaterem e reprimirem. No seu artigo 101º a Convenção define pirataria como sendo:

- Todo o acto ilícito de violência ou de detenção ou todo o acto de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a

bordo dos mesmos; um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

- Todo o acto de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata;

- Toda a acção que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos actos acima enunciados.

Ao nível da União Europeia o Regulamento (CE) nº 725/2004 relativo ao reforço da proteção dos navios e das instalações portuárias é o instrumento legislativo comunitário que veio estabelecer as medidas destinadas a reforçar a proteção do transporte marítimo internacional e nacional, bem como das instalações portuárias contra ações ilícitas intencionais. O Regulamento veio ainda assegurar a aplicação harmonizada em toda a União Europeia (UE) das medidas de proteção que a Organização Marítima Internacional (OMI) acordou em dezembro de 2002, aquando da alteração da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS).

Por seu turno, o Decreto-lei nº 226/2006, de 15 de novembro, veio aprovar as normas de enquadramento do Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março, relativo ao reforço da proteção dos navios e das instalações portuárias, e transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/65/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro, relativa ao reforço da segurança nos portos.

PARTE II – OPINIÃO DO RELATOR

Esta questão da atividade de segurança privada armada a bordo de navios é de uma enorme importância para o Registo de Navios da Madeira. Se não for autorizada esta nova modalidade o Registo de Navios da Madeira perde competitividade em relação aos outros

Registos concorrentes. Aliás, Portugal junto com a Lituânia são os únicos países da União Europeia que não têm legislação que permita homens armados a bordo dos navios registados nos seus países. Se a legislação portuguesa não for alterada alguns armadores - os principais - vão retirar os seus navios do Registo da Madeira. As consequências serão, naturalmente, péssimas do ponto de vista financeiro para o Registo de Navios mas para toda a Região Autónoma da Madeira em termos fiscais. Na verdade muitos dos navios que estão registados na Madeira fazem viagens em zonas de enorme risco de pirataria. Por essa razão necessitam de homens armados a bordo como seguranças das embarcações e tripulações.

Por último, de uma vez por todas o governo português deve atribuir ao Registo de Navios da Madeira uma importância estratégica nacional. Estamos a falar do terceiro principal registo de navios da Europa que concorre com os mais importantes e desenvolvidos registos como são os casos de Malta, Luxemburgo e Chipre. Deve ser prioritário atribuir todo o tipo de atenção, promoção e moderna e concorrente legislação ao Registo de Navios da Madeira. Esta plataforma deve fazer parte de uma estratégia atlântica do Mar português.

PARTE III - CONCLUSÕES

1. O Governo apresentou à Assembleia da República a Proposta de lei nº 175/XIII/4ª – "Autoriza o Governo a aprovar um regime jurídico do exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvorem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria";

2. Com esta iniciativa o Governo pretende criar medidas de segurança das pessoas e bens embarcados nos navios, visando, desta forma, contribuir para a promoção da competitividade do setor marítimo nacional.

3. Neste sentido, o regime a criar em resultado da presente autorização legislativa prevê especificamente que os armadores de navios nacionais possam, desde que atravessem áreas de alto risco de pirataria, contratar empresas de segurança privada para a prestação de serviços de segurança a bordo com recurso a armas e munições adequadas à proteção dos navios.

4. Face ao exposto, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas é de parecer que a Proposta de lei nº 175/XIII/4ª – "Autoriza o Governo a aprovar um regime jurídico do exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvorem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria" reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser discutido e votado em plenário.

PARTE IV – ANEXOS E CONTRIBUTOS

Anexa-se a nota técnica elaborada pelos serviços ao abrigo do disposto no artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República.

Palácio de S. Bento, 26 de fevereiro de 2019

O Deputado Relator

(Paulo Neves).

O Presidente da Comissão

(Hélder Amaral)