PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Exposição de Motivos

A pirataria é um fenómeno multifatorial, para o qual concorrem diferentes causas estruturais e conjunturais, tendo impacto na segurança das pessoas e bens embarcados nos navios e nos custos para a economia global. No primeiro caso, importa ter em conta a responsabilidade do Estado português na definição e concretização de medidas que garantam a segurança das pessoas e bens embarcados. No segundo caso, está em causa a promoção da competitividade do setor marítimo nacional, definida como uma das prioridades do XXI Governo Constitucional, a qual é prosseguida, designadamente, pela atratividade que os registos nacionais de navios poderão ter quando são acoplados mecanismos aptos à proteção dos navios.

Neste contexto têm sido equacionadas e postas em prática, a nível internacional, formas de combater o problema identificado, de entre as quais a segurança armada a bordo. Perante esta tendência, organizações internacionais, inclusive a Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization*, IMO), e fóruns internacionais especializados em proteção marítima têm emitido recomendações sobre boas práticas para os Estados que decidam recorrer e regular a atividade de segurança privada a bordo de navios que arvorem a sua bandeira.

Os mecanismos de segurança atualmente existentes, designadamente os previstos no regime jurídico da atividade de segurança privada, aprovado pela Lei n.º 34/2013, de 16 de maio, 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.

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Pelo exposto, aos armadores dos navios que arvorem bandeira portuguesa deve ser admitida a contratação de empresas de segurança privada para a prestação de serviços de segurança a bordo com recurso a armas e munições consideradas, do ponto de vista técnico, adequadas aos propósitos de proteção, desde que atravessem áreas de alto risco de pirataria. De igual forma devem ser salvaguardados os mecanismos de segurança pública necessários através de um quadro legal que garanta um controlo rigoroso do exercício da atividade de segurança privada armada a bordo, sujeitando-a à aprovação de planos contra atos de pirataria e de segurança do transporte do armamento, bem como um acompanhamento e fiscalização da atividade por parte das competentes autoridades policiais, marítimas e portuárias.

Parte da matéria a regular 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.

Assim:

Nos termos da alínea *d)* do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei concede ao Governo autorização legislativa para aprovar 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.

Artigo 2.º

Sentido e extensão

1 - A autorização legislativa prevista no artigo anterior, relativamente ao exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios (segurança a bordo), é

Proposta de Lei n.º 175/XIII

concedida ao Governo nos seguintes termos:

a) Estabelecer que a utilização de segurança a bordo é admitida somente a bordo de navios que arvorem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria;

b) Estabelecer que a atividade de segurança a bordo visa a proteção de navios face a atos de pirataria, conforme definidos no artigo 101.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de outubro;

c) Estabelecer que a prestação do serviço de segurança a bordo por empresas privadas carece de alvará;

d) Estabelecer que a função de segurança privado armado a bordo carece de título profissional habilitante;

e) Estabelecer que o uso de armas pelos membros da equipa de segurança só é permitido em legítima defesa para proteção do navio contra ataques de pirataria em áreas que venham a ser classificadas por ato do Governo como zonas de alto risco de pirataria;

f) Estabelecer que os armadores ou quaisquer outras entidades privadas que utilizem o navio como meio de transporte não podem recorrer a autoproteção armada, sendo-lhes vedada a contratação direta de pessoal para efetuar a segurança armada do navio.

2 - A autorização legislativa prevista no artigo anterior, relativamente às empresas, pessoal e meios de segurança a bordo, é concedida ao Governo nos seguintes termos:

a) Estabelecer que as empresas de segurança a bordo devem:

i) Constituir-se de acordo com a legislação de um Estado-membro da União

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Europeia (UE) ou de um Estado parte do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (EEE);

ii) Ter como único objeto social a prestação de serviços de segurança privada;

iii) Possuir sede ou delegação em Portugal;

iv) Ter capital social igual ou superior a € 250 000;

b) Estabelecer que a função de segurança a bordo constitui uma especialidade da profissão de segurança privado prevista na Lei n.º 34/2013, de 16 de maio e que consiste exclusivamente na proteção contra atos de pirataria, conforme definidos no artigo 101.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de outubro;

c) Estabelecer que as empresas de segurança a bordo devem dispor de diretor de segurança;

d) Estabelecer que a profissão e função de diretor de segurança são as previstas e reguladas na Lei n.º 34/2013, de 16 de maio, cabendo-lhe:

i) Elaborar e propor o plano contra atos de pirataria, o plano de segurança do transporte terrestre de armamento e munições e o plano de viagem;

ii) Escolher o coordenador da equipa de segurança;

e) Estabelecer que a equipa de segurança a bordo é definida no plano contra atos de pirataria, sendo que um dos seus elementos tem a função de coordenador;

f) Estabelecer que ao coordenador de equipa compete, nomeadamente:

i) A gestão da equipa de segurança;

ii) A avaliação da situação de proteção do navio no âmbito do acompanhamento efetuado ao seu comandante, quando existente, ao Oficial de Proteção de Navio previsto no Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de

novembro;

iii) A coordenação da intervenção da equipa de segurança, sem prejuízo da autoridade máxima a bordo ser do comandante do navio;

g) Estabelecer que o uniforme da equipa de segurança não pode ter qualquer característica militar ou militarizada e que, quando o navio entra em áreas de alto risco de pirataria, os seguranças a bordo devem usar sobreveste do qual conste «segurança a bordo».

h) Estabelecer, nomeadamente, que os seguranças a bordo devem preencher, permanente e cumulativamente, os seguintes requisitos:

i) Ser cidadão português, de um Estado-membro da UE, de um Estado parte do Acordo sobre o EEE ou, em condições de reciprocidade, de um Estado de língua oficial portuguesa;

ii) Possuir a escolaridade obrigatória;

iii) Possuir plena capacidade civil;

iv) Não ter sido condenado por sentença transitada em julgado pela prática de crime doloso contra a vida, contra a integridade física, contra a reserva da vida privada, contra o património, contra a vida em sociedade, designadamente o crime de falsificação, contra a segurança das telecomunicações, contra a ordem e tranquilidade públicas, contra a autoridade pública, designadamente os crimes de resistência e de desobediência à autoridade pública, por crime de detenção de arma proibida, ou por qualquer outro crime doloso punível como pena de prisão superior a três anos, sem prejuízo da reabilitação judicial;

v) Não ter sido sancionado, por decisão transitada em julgado, com a pena de separação de serviço ou com qualquer outra pena que tenha inviabilizado a manutenção do vínculo funcional comas Forças Armadas, com os serviços

Proposta de Lei n.º 175/XIII

que integram o Sistema de Informações da República Portuguesa ou com as forças e serviços de segurança;

vi) Possuir a formação prevista no parágrafo 13.3 do anexo III do Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, atenta a eventual articulação com o estabelecido no âmbito do Sistema Nacional de Qualificações;

vii) Possuir certificação de segurança básica, nos termos da Convenção Internacional sobre Normas de Formação de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978;

viii) Ter recebido a formação de familiarização no domínio da proteção e receber formação ou instrução em sensibilização para a proteção previstas na Regra VI/6 da Convenção da Organização Marítima Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978;

ix) Possuir as condições mínimas de aptidão física, mental e psicológica constantes dos anexos I e II da Lei n.º 34/2013, de 16 de maio;

x) Ter frequentado, com aproveitamento, o curso de formação inicial de qualificação para a função de segurança a bordo;

i) Estabelecer que o diretor de segurança que exerça a atividade de segurança a bordo deve preencher, permanente e cumulativamente, os mesmos requisitos dos seguranças a bordo e, nomeadamente, ter ainda concluído o 12.º ano de escolaridade bem como ter frequentado e obtido aprovação num módulo da formação inicial com conteúdos específicos para a função de diretor de segurança;

j) Estabelecer que os administradores ou gerentes de sociedades que exerçam a

atividade de segurança a bordo devem preencher, permanente e cumulativamente, os seguintes requisitos:

i) Não exercer nem ter exercido as funções de gerente ou administrador de entidade autorizada para o exercício da atividade de segurança privada condenada, por decisão definitiva ou transitada em julgado, nos três anos precedentes, pela prática de três contraordenações muito graves previstas na Lei n.º 34/2013, de 16 de maio ou no decreto-lei aprovado em resultado da presente autorização legislativa, ou pela prática de três contraordenações graves previstas em legislação fiscal;

ii) Não exercer nem ter exercido, a qualquer título, cargo ou função de fiscalização do exercício da atividade de segurança privada nos três anos precedentes;

iii) Os requisitos previstos nas subalíneas *i)* a *v)* da alínea *h)*;

k) Estabelecer que, sem prejuízo dos objetivos do Sistema Nacional de Qualificações, a formação profissional do pessoal de segurança a bordo compreende, nomeadamente, a formação inicial e a formação de atualização, que devem integrar uma componente teórica e uma componente prática, que contemplam o treino com o armamento permitido, e que a formação inicial deve conter um módulo com conteúdos específicos para a função de diretor de segurança;

l) Estabelecer um modelo adequado de formação, prevendo quais as entidades formadoras, os conteúdos e a duração dos cursos, bem como as qualificações mínimas do corpo docente;

m) Estabelecer que, em função do tipo de navio e da proteção necessária, é permitida aos seguranças a bordo a utilização das seguintes armas:

Proposta de Lei n.º 175/XIII

i) Classe A: armas de fogo longas semiautomáticas com a configuração das armas automáticas para uso militar ou das forças de segurança;

ii) Classe B: armas de fogo curtas de repetição ou semiautomáticas;

iii) Classe B1: pistolas semiautomáticas com os calibres denominados 6,35 mm *Browning* (.25 *ACP* ou .25 *Auto*) e revolveres com os calibres .32 *S&W*, .32 *S&W Long* e .32 *H&R Magnum*;

iv) Classe C: armas de fogo longas semiautomáticas, de repetição ou de tiro a tiro, de cano de alma estriada, armas de fogo longas semiautomáticas, de repetição ou de tiro a tiro com dois ou mais canos, se um deles for de alma estriada, e armas de fogo longas semiautomáticas ou de repetição, de cano de alma lisa, em que este não exceda 60 cm;

v) Classe E: aerossóis de defesa com gás cujo princípio ativo seja a capsaicina ou oleoresina de capsicum (gás pimenta), com uma concentração não superior a 5 % e que não possam ser confundíveis com armas de outra classe ou com outros objetos e armas elétricas até 200 000 V, com mecanismo de segurança e que não possam ser confundíveis com armas de outra classe ou com outros objetos;

n) Estabelecer que as munições permitidas são todas aquelas que possam ser utilizadas nas armas permitidas;

o) Estabelecer que as empresas de segurança a bordo devem ter uma central de contacto que garanta a todo o tempo e de forma eficaz o contacto com a equipa de segurança embarcada e com a Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos.

3 - A autorização legislativa prevista no artigo anterior, relativamente ao alvará e ao título profissional habilitante para o exercício da atividade de segurança a bordo, é concedida ao Governo nos seguintes termos:

Proposta de Lei n.º 175/XIII

a) Estabelecer que a emissão de alvará para o exercício da atividade de segurança a bordo por empresas de segurança privada depende da comprovação dos seguintes requisitos:

i) Situação contributiva perante o Estado e a segurança social regularizada;

ii) Existência de instalações e meios humanos adequados;

iii) Caução a favor do Estado, prestada mediante depósito em instituição bancária ou garantia bancária à primeira solicitação de montante não superior a € 40 000, a fixar por despacho do membro do Governo responsável pela área da administração interna;

iv) Diretor de segurança com licença para o exercício da atividade de segurança a bordo;

v) Dez trabalhadores com licença para o exercício da função de segurança a bordo vinculados por contrato de trabalho e inscritos num regime de proteção social;

vi) Seguro de responsabilidade civil de capital mínimo de € 5 000 000;

vii) Seguro contra roubo e furto de capital mínimo de € 500 000;

b) Estabelecer que o alvará das empresas de segurança privada para o exercício da atividade de segurança a bordo não pode ser cedido ou transmitido, que tem uma validade de dois anos e que pode ser renovado por iguais períodos;

c) Estabelecer que o alvará atribuído às empresas de segurança privada é suspenso quando se tenha conhecimento de que se deixou de verificar algum dos requisitos ou condições necessários ao exercício da atividade de segurança a bordo;

d) Estabelecer que o alvará pode ser cancelado no caso de incumprimento reiterado das normas aplicáveis, nomeadamente:

Proposta de Lei n.º 175/XIII

i) O incumprimento, durante três meses seguidos, dos deveres especiais previstos no artigo 37.º da Lei n.º 34/2013, de 16 de maio;

ii) A inexistência ou insuficiência de meios humanos ou materiais, ou ainda de instalações operacionais ou adequadas, por um período superior a três meses;

iii) A suspensão do alvará por um período superior a três meses;

e) Estabelecer que o alvará da empresa de segurança privada para o exercício da atividade de segurança privada caduca com a declaração de insolvência da entidade de segurança privada;

f) Estabelecer que o título profissional habilitante para o exercício da função de segurança a bordo depende da verificação e comprovação dos requisitos necessários para o exercício da respetiva função;

g) Estabelecer que o título profissional habilitante é válido pelo prazo de dois anos renovável em iguais períodos, desde que se mantenha a verificação dos requisitos e condições aplicáveis;

h) Estabelecer que o título profissional habilitante em causa é suspenso quando se tenha deixado de verificar algum dos requisitos ou condições necessários ao exercício da função de segurança a bordo;

i) Estabelecer que o título profissional habilitante pode ser cancelado no caso de incumprimento reiterado das normas aplicáveis, nomeadamente, pela suspensão do título profissional habilitante por período superior a seis meses.

4 - A autorização legislativa prevista no artigo anterior, relativamente à contratação de serviços de segurança a bordo, é concedida ao Governo nos seguintes termos:

a) Estabelecer que a contratação de serviços de segurança a bordo pode ser feita por armadores de navios com bandeira portuguesa, que atravessem áreas

classificadas como de alto risco de pirataria, a empresas licenciadas para a prestação de serviços de segurança a bordo;

b) Estabelecer que a utilização de segurança a bordo depende de aprovação de um plano contra atos de pirataria pela entidade competente;

c) Estabelecer que no caso de rotas de viagem que sejam idênticas e regulares, pode ser aprovado um plano contra atos de pirataria para o conjunto de viagens que se repitam num intervalo não superior a um ano, estando a utilização de segurança a bordo sujeita a comunicação prévia à entidade competente.

d) Estabelecer que no plano contra atos de pirataria constam, nomeadamente, os seguintes elementos:

i) A rota da viagem ou do conjunto de viagens similares;

ii) A identificação do porto nacional de largada e de chegada ou do local de embarque e desembarque da equipa de segurança e respetivas armas e munições, sempre que este ocorra em águas internacionais;

iii) As medidas de proteção do navio a adotar;

iv) O número e o calibre das armas a embarcar;

v) A identificação do coordenador de equipa;

vi) A lista dos seguranças a bordo, num máximo de 12;

vii) O número de tripulantes embarcados a bordo do navio no qual vai ser prestado o serviço;

e) Estabelecer que o plano contra atos de pirataria não pode prever um número de armas do mesmo tipo superior ao número de seguranças privados a embarcar;

Proposta de Lei n.º 175/XIII

f) Estabelecer que as empresas de segurança a bordo contratadas adotam medidas de proteção com vista a garantir a proteção das pessoas e bens a bordo face a ataques de pirataria, devendo prever no plano contra atos de pirataria, nomeadamente, as seguintes medidas:

i) Dispor de formas de obstrução física de acesso ao navio, nomeadamente, arame farpado ou eletrificado em zonas vulneráveis do navio, canhões ou jatos de água, ou sistemas de combate a incêndios à base de espuma;

ii) Ter pelo menos dois armários corta-fogo para a armazenagem separada das armas e munições;

iii) Ter instalação fixa de gravação de imagem e de som instalado no navio;

iv) Ter sistemas de comunicação de voz e altavoz;

g) Estabelecer que, para efeitos da prestação dos serviços regulados no regime a aprovar, as empresas de segurança a bordo podem ser autorizadas a proceder ao embarque e desembarque em navios que arvorem bandeira portuguesa da equipa de segurança e respetivas armas e munições, em águas internacionais e a partir de embarcação própria ou fretada;

h) Estabelecer que as empresas de segurança a bordo que prestem o serviço previsto na alínea anterior e utilizem para o efeito embarcações próprias ou fretadas devem elaborar um plano de viagem, o qual deve ser aprovado pela entidade competente;

i) Estabelecer que do plano de viagem consta:

i) A rota da viagem;

ii) A identificação do porto nacional de largada e de chegada das embarcações e do local de desembarque e embarque das equipas de segurança e respetivas armas e munições;

Proposta de Lei n.º 175/XIII

iii) A identificação do plano contra atos de pirataria para os quais a empresa de segurança a bordo foi autorizada a prestar serviços de proteção;

iv) O número e o calibre das armas e as munições a embarcar;

v) A identificação de ou dos coordenadores e dos membros da ou das equipas de segurança;

vi) O número de tripulantes embarcados a bordo do navio no qual vai ser prestado o serviço;

j) Estabelecer que às embarcações que transportem equipas de segurança, armas e munições está vedada a navegação em zonas de alto risco de pirataria e que devem ainda ter um dispositivo de georreferenciação que permita às entidades competentes fazer a monitorização da viagem;

k) Estabelecer que, na situação referida na alínea *h)*, está vedado o uso e o porte de arma a bordo das respetivas embarcações;

l) Estabelecer que o embarque e desembarque de equipas de segurança, armas e munições entre embarcações deve ser objeto de registo pelos comandantes das embarcações envolvidas;

m) Estabelecer que para a situação prevista na alínea *h*) é aplicável, com as devidas adaptações, todos os procedimentos e as restantes normas do regime a criar em resultado da presente autorização legislativa.

5 - A autorização legislativa prevista no artigo anterior, relativamente às armas e munições, é concedida ao Governo nos seguintes termos:

a) Estabelecer que a aquisição, importação, exportação e transferência das armas previstas na alínea *l*) do n.º 2 é exclusiva das empresas de segurança privada que detenham alvará para o exercício da atividade de segurança a bordo e de entidades formadoras e que não podem ser utilizadas para outra atividade que

não a de segurança a bordo ou de formação;

b) Estabelecer que, mediante autorização das entidades competentes, podem ser utilizadas as armas previstas na alínea *l*) do n.º 2 para efeitos de formação e treino;

c) Estabelecer que a aquisição, importação, exportação e transferência das armas em causa está sujeita a autorização prévia das entidades competentes devendo ser adequada às necessidades das mesmas empresas;

d) As armas constantes na subalínea *i)* da alínea *l)* do n.º 2 estão sujeitas a registo para emissão do respetivo certificado;

e) Prever que em caso de caducidade, não renovação ou cancelamento do alvará, bem como de liquidação ou insolvência da sociedade, o titular dispõe de 180 dias para transmitir as armas e munições a entidade legalmente autorizada a adquiri-las, findo o qual se aplica o disposto no artigo 78.º da Lei n.º 5/2006, de 23 de fevereiro, na sua redação atual;

f) Estabelecer que as referidas armas quando armazenadas em terra estão à guarda da Polícia de Segurança Pública (PSP), podendo ser armazenadas, num período não superior a 12 horas, em instalações portuárias à guarda da Polícia Marítima (PM);

g) Estabelecer que as armas e as munições embarcadas em navios devem ser mantidas em armários diferentes e as chaves devem estar à guarda do comandante do navio;

h) Estabelecer que o embarque e desembarque de armas e munições nos portos nacionais está sujeito a autorização prévia das entidades competentes e que deve ser elaborado registo;

i) Estabelecer que, para todos os efeitos legais, as armas e munições são consideradas como provisões de navio e que são embarcadas a título de

fornecimentos de bordo;

j) Estabelecer que o transporte terrestre de armas e munições é realizado em veículos distintos escoltados pela PSP e está sujeito à aprovação, pelas entidades competentes, de um plano de segurança do transporte que contém os seguintes elementos:

i) O trajeto do local onde as armas e munições estão armazenadas até ao porto no qual vão ser embarcadas;

ii) O trajeto do local de desembarque até ao local onde as armas e munições serão armazenadas;

iii) A identificação dos responsáveis pelo serviço de transporte;

iv) A identificação das armas e munições a serem transportadas;

k) Estabelecer que antes do transporte, é elaborado um registo do qual consta a identificação e o número de armas e munições, que é certificado pelos elementos responsáveis pela escolta da PSP, devendo estes apor um selo de segurança nas embalagens nas quais as mesmas se encontram armazenadas, sendo que isto constitui condição necessária ao embarque das armas e munições;

l) Estabelecer que após o desembarque, é elaborado o registo de desembarque de armas e munições do qual consta a identificação e o número de armas e munições, que é certificado pelos elementos responsáveis pela escolta da PSP.

6 - A autorização legislativa prevista no artigo anterior, relativamente às competências, procedimentos, operações e obrigações de segurança, é concedida ao Governo nos seguintes termos:

a) Estabelecer um procedimento escalonado de três estados de alerta quanto à proteção de navios, sendo que o primeiro é ativado quando os navios entram

Proposta de Lei n.º 175/XIII

em áreas de alto risco de pirataria;

b) Estabelecer que o primeiro estado de alerta corresponde a uma situação de normalidade onde não existe qualquer ocorrência ou probabilidade de ataque a pessoas e bens embarcados e em que o coordenador de equipa assegura a operacionalização mínima da equipa de segurança, por forma a garantir um estado de alerta e prontidão para a eventualidade de ser decretado o segundo estado de alerta;

c) Estabelecer que o decretamento de subida de estado de alerta compete ao comandante do navio;

d) Estabelecer que o segundo estado de alerta é decretado quando existe forte probabilidade de ataque a pessoas e bens embarcados e corresponde a um estado de prontidão da equipa de segurança para passar ao terceiro estado de alerta;

e) Estabelecer que o terceiro estado de alerta é decretado quando está em curso um ataque de pirataria a pessoas e bens embarcados em que a equipa de segurança a bordo fica autorizada ao uso e porte de armas para assegurar a proteção do navio contra atos de pirataria;

f) Estabelecer que no terceiro estado de alerta deve ser dada prevalência às operações alternativas ao uso de armas, que se mostrem adequadas à proteção do navio;

g) Estabelecer que se o ataque ou a forte probabilidade de ataque permanecerem depois de o navio deixar de navegar em áreas de alto risco de pirataria, deve manter-se ou elevar-se o estado de alerta adequado, na medida do estritamente necessário;

h) Estabelecer que na proteção do navio contra atos de pirataria é proibido às

equipas de segurança a utilização de meios auxiliares dos navios, tais como lanchas ou helicópteros, ainda que para evitar ataques de pirataria ao navio;

i) Estabelecer que a largada e atracação em portos nacionais de navios com segurança a bordo estão sujeitas a autorização prévia das entidades competentes, depois de auscultada a Autoridade para a Proteção dos Portos;

j) Estabelecer que o embarque e o desembarque da equipa de segurança a bordo em território estrangeiro, bem como das armas e munições é regulado pela legislação do Estado do porto ou do Estado costeiro, sendo da competência do comandante do navio assegurar a legalidade da entrada e permanência em portos estrangeiros da equipa de segurança, armas e munições a bordo;

k) Estabelecer a obrigatoriedade de registo de incidentes, nomeadamente os seguintes:

i) Pedido do coordenador de equipa ao comandante do navio para autorização de porte de arma pela equipa de segurança a bordo;

ii) Porte de arma pela equipa de segurança;

iii) Incidentes com piratas, com a equipa de segurança e com a tripulação;

iv) Verificação de lesões corporais ou mortes;

v) Registo de munições despendidas;

vi) Realização de detenções;

l) Estabelecer que nos casos previstos na alínea anterior os registos devem conter a hora e local do incidente e dos respetivos detalhes e eventos que o antecederam, bem como, no caso das subalíneas *i)* a *iv)*, declarações escritas de todas as testemunhas do incidente;

m) Estabelecer que a elaboração dos registos é efetuada pelo comandante do navio

e pelo coordenador de equipa, devendo ser elaborados registos distintos que devem ser enviados às entidades competentes.

7 - A autorização legislativa prevista no artigo anterior, relativamente à prestação de serviços de segurança a bordo por empresas sediadas no estrangeiro, é concedida ao Governo nos seguintes termos:

a) Estabelecer que os armadores dos navios que arvorem a bandeira portuguesa podem contratar empresas de segurança privada, com sede em Estado-membro da UE ou Estado parte do Acordo sobre o EEE, para a prestação de serviços de segurança a bordo, desde que:

i) A rota do navio atravesse áreas de alto risco de pirataria;

ii) As empresas de segurança e os respetivos seguranças estejam devidamente habilitados para o exercício dessa atividade no respetivo Estado-membro ou Estado parte;

iii) O embarque e desembarque das equipas de segurança e do armamento e munições ocorra fora de território nacional;

b) Estabelecer que a contratação de empresas estrangeiras é feita exclusivamente nos termos referidos na alínea anterior e depende da verificação das seguintes condições cumulativas e obrigatórias:

i) Não existirem empresas de segurança privada sediadas em Portugal que possam prestar os serviços de segurança a bordo em causa ou, face à rota do navio, ser adequado que o embarque e o desembarque das equipas de segurança e do armamento e munições ocorra em porto estrangeiro;

ii) A rota do navio com segurança a bordo e respetivo armamento não envolver a atracação em portos nacionais e a navegação em mar territorial

português.

c) Estabelecer que a contratação prevista na alínea *a*) está sujeita a autorização prévia das entidades competentes, aplicando-se a esta as disposições que se venham a criar em resultado da presente autorização legislativa para a aprovação do plano contra atos de pirataria, devendo os pedidos de autorização ser instruídos com declaração de compromisso em como os membros da equipa de segurança cumprem os requisitos e incompatibilidades a prever para o exercício da função de segurança a bordo;

d) Estender, com as devidas adaptações, a aplicação às empresas sediadas no estrangeiro das mesmas regras aplicáveis às empresas sediadas ou com delegação em Portugal, nomeadamente nas seguintes matérias: armas e munições permitidas e respetivo armazenamento, registo de incidentes, competências, procedimentos, operações, obrigações de segurança e ilícitos penais e contraordenacionais;

e) Estabelecer a possibilidade de Portugal celebrar acordos de reciprocidade que permitam que empresas de segurança privada estabelecidas em outros Estados prestem serviços de segurança a bordo de navios que arvorem bandeira portuguesa, bem como que as empresas de segurança privada sediadas em Portugal prestem serviços de segurança a bordo de navios que arvorem bandeira de qualquer outro Estado;

f) Estabelecer que os acordos de reciprocidade não podem obstar à aplicação das normas relativas às competências, procedimentos, operações e obrigações de

segurança.

8 - A autorização legislativa prevista no artigo anterior, relativamente ao regime sancionatório, é concedida ao Governo nos seguintes termos:

a) Definir o regime penal prevendo que:

i) Quem prestar serviços de segurança a bordo sem alvará é punido com pena de prisão de um a cinco anos ou com pena de multa até 600 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal;

ii) Quem exercer funções de segurança a bordo não sendo titular de título profissional habilitante é punido com pena de prisão até quatro anos ou com pena de multa até 480 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal;

iii) Na mesma pena incorre quem contratar os serviços das empresas ou pessoas referidas nos números anteriores;

iv) Quem recorrer a autoproteção armada é punido com pena de prisão de um a cinco anos ou com pena de multa até 600 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal;

v) Quem contratar os serviços de empresas de segurança privada que não tenha sede ou delegação em Portugal fora das situações previstas nas alíneas *a)* e *b)* do número anterior é punido com pena de prisão de um a cinco anos ou com pena de multa até 600 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal;

b) Estabelecer que as pessoas coletivas e entidades equiparadas são responsáveis,

Proposta de Lei n.º 175/XIII

nos termos gerais, pelos crimes previstos na alínea anterior;

c) Definir o regime contraordenacional por violação das normas do regime jurídico relativo 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, prevendo contraordenações em função do dolo e da negligência do agente, a classificar como leves, graves e muito graves;

d) Prever que a tentativa é punível;

e) Fixar limites máximos das coimas aplicáveis às contraordenações a criar de, respetivamente, € 3600 para as pessoas singulares e € 53 400 para as pessoas coletivas;

f) Estabelecer que se o agente retirou da infração um benefício económico calculável superior ao limite máximo da coima, e não existirem outros meios de o eliminar, pode a coima elevar-se até ao montante do benefício;

g) Fixar a possibilidade de aplicação de sanções acessórias de:

i) Perda de objetos que tenham servido para a prática da contraordenação;

ii) Suspensão, por um período não superior a um ano, do alvará concedido para o exercício da atividade de segurança a bordo;

iii) Interdição do exercício de funções ou de prestação de serviços de segurança a bordo por período não superior a dois anos;

iv) Publicidade da condenação;

h) Estabelecer que a fiscalização das atividades a regular pelo regime a criar é

assegurada, no âmbito das respetivas competências, pela PSP, pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), pela Autoridade Marítima Nacional (AMN) e pela Guarda Nacional Republicana (GNR), sem prejuízo das competências das demais forças e serviços de segurança, da Inspeção-Geral da Administração Interna e da Marinha;

i) Estabelecer que é mantido, em registo próprio, o cadastro de cada entidade a que foram aplicadas sanções previstas no presente decreto-lei, ao qual têm acesso todas as entidades intervenientes no procedimento contraordenacional.

9 - A autorização legislativa prevista no artigo anterior é concedida ao Governo ainda nos seguintes termos:

a) Estabelecer que a tramitação dos procedimentos e as comunicações entre as entidades a prever no regime a criar é realizada informaticamente, com recurso ao Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos, criado pelo Decreto-Lei n.º 43/2018, de 18 de junho, e ao sistema informático próprio da responsabilidade da Direção Nacional da PSP, previsto no artigo 56.º da Lei n.º 34/2013, de 16 de maio, ao qual têm acesso nos moldes a definir, por protocolo celebrado com as entidades responsáveis pelos referidos sistemas de dados, as entidades intervenientes nos procedimentos previstos e as entidades fiscalizadoras, nomeadamente, a Autoridade Marítima Nacional, o Comando-Geral da GNR, a Direção Nacional da Polícia Judiciária, a Secretaria-Geral da Administração Interna, a DGRM, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., e as Autoridades Portuárias, tendo em conta as específicas atribuições de cada entidade no contexto do regime jurídico a criar;

Proposta de Lei n.º 175/XIII

b) Estabelecer o regime das taxas devidas pelos seguintes atos das entidades competentes:

i) Emissão e renovação dos alvarás e dos títulos profissionais habilitantes, bem como os respetivos averbamentos;

ii) Aprovação do plano de segurança de transporte;

iii) Aprovação do plano de viagem;

iv) Aprovação do plano contra atos de pirataria;

v) Prestação de serviços de escolta e certificação do registo de armas e munições embarcadas e desembarcadas;

vi) Emissão do Certificado de registo das armas da classe A;

vii) Emissão da autorização de aquisição, importação, exportação ou transferência de armas e munições.

Artigo 3.º

Duração

A presente autorização legislativa tem a duração de 180 dias.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 10 de janeiro de 2019

O Primeiro-Ministro

A Ministra do Mar

O Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares

Proposta de Lei n.º 175/XIII

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Projeto de decreto-lei autorizado

O presente decreto-lei estabelece o regime 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.

A pirataria é um fenómeno multifatorial, para o qual concorrem diferentes causas estruturais e conjunturais, tendo impacto na segurança das pessoas e bens embarcados nos navios e nos custos para a economia global. No primeiro caso, importa ter em conta a responsabilidade do Estado português na definição e concretização de medidas que garantam a segurança das pessoas e bens embarcados. No segundo, está em causa a promoção da competitividade do setor marítimo nacional, definida com uma das prioridades do XXI Governo Constitucional, a qual é prosseguida, designadamente, pela atratividade que os registos nacionais de navios poderão ter quando são acoplados mecanismos aptos à proteção dos navios.

Neste contexto têm sido equacionadas e postas em prática, a nível internacional, formas de combater o problema identificado, dentre as quais a segurança armada a bordo. Perante esta tendência, organizações internacionais, inclusive a Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization*, IMO), e fóruns internacionais especializados em proteção marítima têm emitido recomendações sobre boas práticas para os Estados que decidam recorrer e regular a atividade de segurança privada a bordo de navios que arvorem a sua bandeira.

Os mecanismos de segurança atualmente existentes, designadamente os previstos no regime jurídico da atividade de segurança privada, aprovado pela Lei n.º 34/2013, de 16 de maio, não se mostram totalmente adequados à dimensão da ameaça.

Proposta de Lei n.º 175/XIII

O regime ora previsto funda-se na necessidade de 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.

Nesta medida, prevê-se que os armadores dos navios que arvorem bandeira portuguesa 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 consideradas, do ponto de vista técnico, adequada ao propósito de proteção, sem descurar os mecanismos de segurança pública necessários. Assim, consagra-se um quadro legal que garante um controlo rigoroso do exercício da atividade de segurança privada armada a bordo, 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.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º [….], e nos termos das alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece o regime 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.

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Artigo 2.º

Âmbito

1 - A contratação de serviços de segurança privada armada a bordo (segurança a bordo) está reservada a armadores de navios que arvorem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria.

2 - As águas internacionais classificadas como áreas de alto risco de pirataria são determinadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, da administração interna e do mar.

3 - O presente decreto-lei não é aplicável aos navios objeto de requisição militar nos termos da lei.

Artigo 3.º

Exercício da atividade de segurança a bordo

1 - A atividade de segurança a bordo visa a proteção de navios face a atos de pirataria, conforme definidos no artigo 101.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de outubro.

2 - O exercício da atividade e das funções de segurança a bordo carecem, respetivamente, de alvará e de cartão profissional a emitir nos termos previstos no capítulo III do presente decreto-lei.

3 - O recurso a equipas de segurança a bordo e aos respetivos seguranças é permitida exclusivamente para a proteção do navio contra atos de pirataria.

4 - O uso e o porte de armas e munições só é permitido aos elementos da equipa de segurança, em zonas classificadas como áreas de alto risco de pirataria e apenas em legítima defesa.

5 - É proibido o recurso a autoproteção armada pelos armadores ou por qualquer entidade privada que utilize o navio como meio de transporte ou que preste qualquer tipo de serviço em navio.

Artigo 4.º

Legislação aplicável

1 - Ao exercício da atividade de segurança a bordo aplica-se a Lei n.º 34/2013, de 16 de maio, a Lei n.º 5/2006, de 23 de fevereiro, na sua redação atual, e respetivas regulamentações, em tudo o que não estiver regulado no presente decreto-lei e na respetiva regulamentação.

2 - As disposições previstas no presente decreto-lei não prejudicam o cumprimento de normas relativas à proteção do transporte marítimo previstas em demais legislação.

CAPÍTULO II

Empresas, pessoal e meios de segurança a bordo

SECÇÃO I

Empresas e pessoal de segurança a bordo

Artigo 5.º

Empresas de segurança a bordo

1 - Podem exercer a atividade regulada pelo presente decreto-lei as sociedades comerciais constituídas de acordo com a legislação de um Estado-membro da União Europeia (UE) ou de um Estado parte do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (EEE).

Proposta de Lei n.º 175/XIII

2 - As sociedades comerciais referidas no número anterior têm como único objeto social a prestação de serviços de segurança privada.

Artigo 6.º

Função de segurança privado armado a bordo

1 - A função de segurança privado armado a bordo (segurança a bordo) constitui uma especialidade da profissão de segurança privado prevista na Lei n.º 34/2013, de 16 de maio.

2 - A atribuição de cartão profissional para o exercício da função de segurança a bordo permite a utilização das armas previstas no presente decreto-lei.

3 - O segurança a bordo exerce a função de proteção de pessoas e bens exclusivamente contra atos de pirataria, nos termos do artigo 101.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de outubro.

Artigo 7.º

Diretor de segurança

1 - As empresas de segurança privada licenciadas para a prestação de serviço de segurança a bordo são obrigadas a dispor de diretor de segurança.

2 - A profissão e a função de diretor de segurança são as reguladas na Lei n.º 34/2013, de 16 de maio, sem prejuízo das disposições especiais previstas no presente decreto-lei.

3 - Ao diretor de segurança em empresa que preste serviços de segurança a bordo compete em especial:

a) Elaborar e propor o plano contra atos de pirataria (plano contra-pirataria), nos termos do artigo 26.º;

b) Escolher o coordenador da equipa de segurança, tendo em atenção, designadamente, a formação e experiência para as funções que lhe compete exercer nos termos do presente decreto-lei;

c) Elaborar e propor os planos de segurança de transporte terrestre de armamento e munições, nos termos do artigo 34.º;

d) Elaborar e propor o plano de viagem, nos termos do artigo 29.º.

Artigo 8.º

Equipa de segurança a bordo

1 - A equipa de segurança a bordo é constituída pelos trabalhadores que constam do plano contra-pirataria aprovado nos termos do artigo 26.º.

2 - O coordenador de equipa é o segurança a bordo identificado como tal no plano contra-pirataria, a quem compete:

a) A gestão da equipa de segurança;

b) A avaliação da situação de proteção do navio no âmbito do acompanhamento efetuado ao seu comandante e, quando existente, ao Oficial de Proteção de Navio previsto no Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de novembro;

c) A coordenação da intervenção da equipa de segurança, sem prejuízo da autoridade máxima a bordo ser do comandante do navio.

Artigo 9.º

Uniforme da equipa de segurança a bordo

1 - Os elementos da equipa de segurança devem utilizar uniforme sem qualquer

característica militar ou militarizada, distinto da indumentária utilizada pelos membros da tripulação, sendo o modelo aprovado nos termos do disposto na Lei n.º 34/2013, de 16 de maio.

2 - Quando o navio entra em áreas de alto risco de pirataria, os seguranças a bordo devem usar sobreveste onde conste de forma visível as palavras «segurança a bordo».

Artigo 10.º

Requisitos e incompatibilidades para o exercício

da atividade de segurança a bordo

1 - O segurança a bordo deve preencher, permanente e cumulativamente, os seguintes requisitos:

a) Ser cidadão português, de um Estado-membro da UE, de um Estado parte do Acordo sobre o EEE ou, em condições de reciprocidade, de um Estado de língua oficial portuguesa;

b) Possuir a escolaridade obrigatória;

c) Possuir plena capacidade civil;

d) Não ter sido condenado por sentença transitada em julgado pela prática de crime doloso contra a vida, contra a integridade física, contra a reserva da vida privada, contra o património, contra a vida em sociedade, designadamente o crime de falsificação, contra a segurança das telecomunicações, contra a ordem e tranquilidade públicas, contra a autoridade pública, designadamente os crimes de resistência e de desobediência à autoridade pública, por crime de detenção de arma proibida, ou por qualquer outro crime doloso punível como pena de prisão superior a três anos, sem prejuízo da reabilitação judicial;

Proposta de Lei n.º 175/XIII

e) Não ter sido sancionado, por decisão transitada em julgado, com a pena de separação de serviço ou com qualquer outra pena que tenha inviabilizado a manutenção do vínculo funcional com as Forças Armadas, com os serviços que integram o Sistema de Informações da República Portuguesa ou com as forças e serviços de segurança;

f) Possuir a formação prevista no parágrafo 13.3 do anexo III do Regulamento (CE) n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, atenta a eventual articulação com o estabelecido no âmbito do Sistema Nacional de Qualificações;

g) Possuir certificação de segurança básica, nos termos da Convenção Internacional sobre Normas de Formação de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978;

h) Ter recebido a formação de familiarização no domínio da proteção e receber formação ou instrução em sensibilização para a proteção previstas na Regra VI/6 da Convenção da Organização Marítima Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978.

i) Possuir as condições mínimas de aptidão física, mental e psicológica constantes dos anexos I e II da Lei n.º 34/2013, de 16 de maio;

j) Ter frequentado, com aproveitamento, o curso de formação inicial de qualificação para a função de segurança a bordo, prevista no n.º 1 do artigo 11.º.

2 - Os administradores ou gerentes de sociedades que exerçam a atividade de segurança a bordo devem preencher, permanente e cumulativamente, os seguintes requisitos:

a) Não exercer nem ter exercido as funções de gerente ou administrador de

entidade autorizada para o exercício da atividade de segurança privada condenada, por decisão definitiva ou transitada em julgado, nos três anos precedentes, pela prática de três contraordenações muito graves previstas na Lei n.º 34/2013, de 16 de maio, no presente decreto-lei, em legislação laboral ou relativa à segurança social, bem como pela prática de três contraordenações graves previstas em legislação fiscal;

b) Não exercer nem ter exercido, a qualquer título, cargo ou função de fiscalização do exercício da atividade de segurança privada nos três anos precedentes;

c) Os requisitos previstos nas alíneas *a)* a *e)* do número anterior.

3 - O diretor de segurança que exerça a atividade de segurança a bordo deve preencher, permanente e cumulativamente, os requisitos previstos no n.º 1 e ter concluído o 12.º ano de escolaridade ou equivalente, bem como ter frequentado e obtido aprovação do módulo específico da formação inicial de qualificação previsto no n.º 2 do artigo 11.º.

Artigo 11.º

Formação profissional

1 - A formação profissional do pessoal de segurança a bordo compreende:

a) A formação inicial de qualificação;

b) A formação de atualização.

2 - A formação inicial do diretor de segurança compreende um módulo de formação específica para esta função.

3 - Os requisitos, as condições de credenciação de entidades formadoras e dos formadores, os conteúdos e a duração dos cursos de formação, bem como as qualificações profissionais mínimas do corpo docente, são definidos por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, da administração interna e do mar, atenta a eventual articulação com o estabelecido no âmbito do Sistema Nacional de

Qualificações.

4 - A formação profissional deve integrar uma componente teórica e uma componente prática a desenvolver em contexto de formação.

5 - Os conteúdos teóricos e práticos da formação profissional contemplam o uso das armas previstas no presente decreto-lei.

SECÇÃO II

Meios de segurança a bordo

Artigo 12.º

Armas e munições

1 - Em função do tipo de navio e proteção necessária, é permitida a utilização das seguintes armas:

a) Classe A:

b) Armas de fogo longas semiautomáticas com a configuração das armas automáticas para uso militar ou das forças de segurança;

*c)*Classe B: Armas de fogo curtas de repetição ou semiautomáticas;

d) Classe B1:

i) Pistolas semiautomáticas com os calibres denominados 6,35 mm *Browning* (.25 *ACP* ou .25 *Auto*);

ii) Revolveres com os calibres denominados .32 *S&W*, .32 *S&W Long* e .32 *H&R Magnum*;

Proposta de Lei n.º 175/XIII

e) Classe C:

i) Armas de fogo longas semiautomáticas, de repetição ou de tiro a tiro, de cano de alma estriada;

ii) Armas de fogo longas semiautomáticas, de repetição ou de tiro a tiro com dois ou mais canos, se um deles for de alma estriada;

iii) Armas de fogo longas semiautomáticas ou de repetição, de cano de alma lisa, em que este não exceda 60 cm.

f) Classe E:

i) Aerossóis de defesa com gás cujo princípio ativo seja a capsaicina ou oleoresina de capsicum (gás pimenta), com uma concentração não superior a 5 % e que não possam ser confundíveis com armas de outra classe ou com outros objetos;

ii) As armas elétricas até 200 000 V, com mecanismo de segurança e que não possam ser confundíveis com armas de outra classe ou com outros objetos.

2 - As munições cuja utilização é permitida nos termos do presente decreto-lei são aquelas que podem ser utilizadas nas armas previstas no número anterior.

Artigo 13.º

Central de contacto permanente

Para efeitos de prestação de informação e acionamento dos mecanismos que se revelem necessários, as empresas que prestem serviços de segurança a bordo asseguram a presença permanente de pessoal que garanta o contacto, a todo o tempo, através de rádio ou outro meio de comunicação eficaz, com os seguranças a bordo que se encontrem embarcados e com a Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos (ACPTMP), sem prejuízo de outro meio de comunicação legalmente previsto.

Proposta de Lei n.º 175/XIII

CAPÍTULO III

Emissão de alvará e cartão profissional

SECÇÃO I

Competência para a emissão de alvará e cartão profissional

Artigo 14.º

Entidades competentes

1 - Compete aos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, da administração interna e do mar, com a faculdade de delegação, autorizar o exercício da atividade de segurança a bordo.

2 - Compete à Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública (PSP) a emissão dos alvarás e dos cartões profissionais previstos no presente capítulo e a instrução dos respetivos processos.

SECÇÃO II

Alvará para empresas de segurança privada

Artigo 15.º

Requisitos das empresas de segurança privada

1 - As empresas de segurança privada que pretendam obter alvará para o exercício da

atividade de segurança a bordo devem possuir sede ou delegação em Portugal.

2 - O capital social das empresas referidas no número anterior não pode ser inferior a € 250 000.

Artigo 16.º

Instrução do pedido de alvará

1 - O pedido de atribuição de alvará é enviado à Direção Nacional da PSP, acompanhado dos seguintes elementos:

a) Código de acesso à certidão permanente do registo comercial;

b) Identificação dos administradores ou gerentes e documentos comprovativos de que os mesmos satisfazem os requisitos exigidos no n.º 2 do artigo 10.º;

c) Certidão comprovativa da regularização da situação contributiva perante o Estado e a segurança social;

d) Comprovativo da existência de instalações e meios humanos e materiais adequados.

2 - É dispensada a apresentação de documentos que já constem do processo individual da entidade requerente, desde que atualizados.

3 - A Direção Nacional da PSP pode, no prazo de 10 dias a contar da data de entrada do requerimento, solicitar as informações e os documentos complementares necessários ao esclarecimento dos seus elementos instrutórios, sendo suspenso o prazo da instrução.

4 - A Direção Nacional da PSP deve concluir a instrução no prazo de 20 dias contados da data de entrada do requerimento.

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Artigo 17.º

Autorização e emissão de alvará

1 - Concluída a instrução, o processo é submetido aos membros do Governo competentes para autorização do exercício de atividade no prazo de 30 dias.

2 - Após a autorização referida no número anterior, o requerente submete à Direção Nacional da PSP, no prazo de 90 dias a contar da notificação da autorização, comprovativo do preenchimento das seguintes condições:

a) Caução a favor do Estado, prestada mediante depósito em instituição bancária ou garantia bancária à primeira solicitação de montante não superior a € 40 000, a fixar por despacho do membro do Governo responsável pela área da administração interna;

b) Diretor de segurança com licença para o exercício da atividade de segurança a bordo;

c) Dez trabalhadores com licença para o exercício da função de segurança a bordo vinculados por contrato de trabalho e inscritos num regime de proteção social;

d) Seguro de responsabilidade civil de capital mínimo de € 5 000 000;

e) Seguro contra roubo e furto de capital mínimo de € 500 000;

f) Pagamento da taxa de emissão de alvará.

3 - Os demais requisitos e condições dos seguros previstos nas alíneas *d)* e *e)* do número anterior são fixados por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da administração interna, nomeadamente coberturas, franquias, âmbito territorial e temporal, direito de regresso e exclusões.

Proposta de Lei n.º 175/XIII

4 - O prazo para entrega dos elementos referidos no n.º 2 pode ser prorrogado por igual período, mediante pedido devidamente fundamentado.

5 - Verificadas as condições referidas no n.º 2, a Direção Nacional da PSP emite o alvará e notifica o respetivo titular.

6 - O incumprimento dos requisitos previstos no n.º 2, por causa imputável ao requerente, determina a caducidade da autorização concedida nos termos do n.º 1.

Artigo 18.º

Especificações do alvará

1 - Do alvará constam os seguintes elementos:

a) Denominação da entidade licenciada;

b) Sede social, filiais, delegações, estabelecimentos secundários e instalações operacionais da entidade licenciada;

c) Identificação dos administradores ou dos gerentes;

d) Data de emissão e de validade.

2 - As alterações aos elementos constantes do alvará faz-se por meio de averbamento, a efetuar no prazo de 10 dias após a verificação dos factos que lhe deram origem.

3 - Os elementos referidos nos números anteriores são disponibilizados pela Direção Nacional da PSP nos sistemas de informação previstos no artigo 51.º e publicitados na sua página oficial.

4 - É proibida a transmissão ou a cedência, a qualquer título, do alvará emitido.

5 - O alvará é válido pelo prazo de dois anos, a contar da data da sua emissão, podendo ser renovado por iguais períodos.

Proposta de Lei n.º 175/XIII

6 - Os modelos e caraterísticas dos alvarás seguem o modelo e características dos alvarás previstos na Lei n.º 34/2013, de 16 de maio.

Artigo 19.º

Renovação de alvará

1 - A renovação do alvará deve ser requerida nos 60 dias anteriores ao termo da sua validade e depende da verificação dos requisitos exigidos para a sua atribuição.

2 - No caso em que não tenha sido requerida a renovação nos termos do número anterior, o seu titular dispõe do prazo extraordinário de 30 dias, em situações devidamente fundamentadas, contados desde o termo da validade do alvará, para requerer a sua renovação, findo o qual aquele caduca em definitivo.

Artigo 20.º

Suspensão, cancelamento e caducidade do alvará

1 - A Direção Nacional da PSP suspende de imediato o alvará quando tenha conhecimento de que se deixou de verificar algum dos requisitos ou condições necessários ao exercício da atividade de segurança a bordo.

2 - No caso de incumprimento reiterado das normas aplicáveis, por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, da administração interna e do mar, sob proposta do diretor nacional da PSP, pode o alvará ser cancelado.

3 - Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se incumprimento reiterado, designadamente:

Proposta de Lei n.º 175/XIII

a) O incumprimento, durante três meses seguidos, dos deveres especiais previstos no artigo 37.º da Lei n.º 34/2013, de 16 de maio;

b) A inexistência ou insuficiência de meios humanos ou materiais ou ainda de instalações operacionais ou adequadas, por um período superior a três meses;

c) A suspensão do alvará prevista no n.º 1, por um período superior a três meses.

4 - As decisões de suspensão e cancelamento de alvarás são comunicadas à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), à Autoridade Marítima Nacional (AMN) e aos membros permanentes do Conselho de Segurança Privada (CSP).

5 - O alvará caduca com a declaração de insolvência da entidade de segurança privada.

SECÇÃO III

Cartão profissional para o exercício da função de segurança a bordo

Artigo 21.º

Instrução do pedido e emissão de cartão profissional

1 - O pedido de emissão de cartão profissional é enviado à Direção Nacional da PSP.

2 - É dispensada a apresentação de documentos que já constem do processo individual do requerente, desde que atualizados.

3 - A Direção Nacional da PSP pode, no prazo de 10 dias a contar da data de entrada do requerimento, solicitar as informações e os documentos complementares necessários ao esclarecimento dos seus elementos instrutórios.

4 - A Direção Nacional da PSP emite o cartão profissional no prazo de 30 dias.

5 - A emissão de cartão profissional está dependente do pagamento de taxa.

Artigo 22.º

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Especificações do cartão profissional

1 - Do cartão profissional constam os seguintes elementos:

a) Nome;

b) Fotografia;

c) Data de emissão e de validade.

2 - As alterações aos elementos constantes do cartão profissional efetuam-se por meio de averbamento, no prazo de 10 dias após a verificação dos factos que lhe deram origem.

3 - A Direção Nacional da PSP emite o cartão profissional e respetivos averbamentos, disponibilizando essa informação nos sistemas de informação previstos no artigo 51.º.

4 - O cartão profissional é válido pelo prazo de dois anos, podendo ser renovada por iguais períodos, sem prejuízo da verificação permanente da manutenção dos requisitos e condições previstos no presente decreto-lei, na Lei n.º 34/2013, de 16 de maio e em regulamentação complementar.

5 - Os modelos e caraterísticas da licença para o exercício da atividade de segurança a bordo são aprovados por portaria do membro do Governo responsável pela área da administração interna.

Artigo 23.º

Renovação do cartão profissional

1 - A renovação do cartão profissional deve ser requerida nos 60 dias anteriores ao termo da sua validade e depende da verificação dos requisitos exigidos para a sua atribuição.

2 - No caso em que não tenha sido requerida a renovação nos termos do número anterior, o titular da licença dispõe do prazo extraordinário de 30 dias, em situações devidamente fundamentadas, contados desde o termo da validade do cartão profissional, para

requerer a sua renovação, findo o qual aquele caduca em definitivo.

Artigo 24.º

Suspensão e cancelamento do cartão profissional

1 - A Direção Nacional da PSP suspende de imediato o cartão profissional quando tenha conhecimento de que se deixou de verificar algum dos requisitos ou condições necessários ao exercício da função de segurança a bordo.

2 - No caso de incumprimento reiterado das normas aplicáveis, por despacho do membro do Governo responsável pela área da administração interna e sob proposta do diretor nacional da PSP, pode ser cancelada a licença emitida.

3 - Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se incumprimento reiterado, designadamente, a suspensão do cartão profissional prevista no n.º 1 por um período superior a seis meses.

4 - As decisões de suspensão e cancelamento de cartões profissionais são comunicadas à DGRM, à AMN e aos membros permanentes do CSP.

CAPÍTULO IV

Contratação e autorização para a utilização prestação de serviços de segurança a bordo

SECÇÃO I

Disposições gerais

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Artigo 25.º

Contratação e utilização de serviços de segurança a bordo

1 - Os armadores de navios que arvorem bandeira portuguesa e que atravessem áreas classificadas como de alto risco de pirataria podem contratar serviços de segurança a bordo a empresas que detenham alvará atribuído nos termos do presente decreto-lei.

2 - A utilização de segurança a bordo depende da aprovação do plano contra-pirataria pela DGRM após parecer vinculativo da Direção Nacional da PSP e da AMN.

3 - No caso de rotas de viagem que sejam idênticas e regulares, pode ser aprovado um plano contra-pirataria para o conjunto de viagens que se repitam num intervalo não superior a um ano.

4 - No caso previsto no número anterior, a utilização de segurança a bordo está sujeita a comunicação prévia à DGRM.

Artigo 26.º

Autorização para a utilização de equipas de segurança a bordo

1 - A empresa de segurança a bordo contratada submete, em formato eletrónico, o plano contra-pirataria para aprovação da DGRM, do qual consta:

a) A rota da viagem ou do conjunto de viagens similares, nos termos previstos no n.º 3 do artigo anterior;

b) A identificação do porto nacional de largada e de chegada ou do local de embarque e desembarque da equipa de segurança e respetivas armas e munições, sempre que este ocorra em águas internacionais, nos termos previstos no artigo 28.º;

c) As medidas de proteção do navio a adotar;

Proposta de Lei n.º 175/XIII

d) O número e o calibre das armas a embarcar;

e) A identificação do coordenador de equipa;

f) A lista dos seguranças a bordo, num máximo de 12;

g) O número de tripulantes embarcados a bordo do navio no qual vai ser prestado o serviço.

2 - Os elementos da equipa de segurança devem possuir conhecimentos da língua de trabalho a bordo do navio no qual for prestado o serviço adequados ao exercício das respetivas funções.

3 - O plano contra-pirataria não pode prever um número de armas do mesmo tipo superior ao número de seguranças privados a embarcar.

4 - O número de tripulantes e de seguranças embarcados não pode exceder a lotação máxima do navio nem o número de pessoas para a qual estão previstos os meios de salvação, conforme inscrito no Certificado de Segurança do Equipamento.

5 - Se cumpridos os requisitos do presente decreto-lei, e após parecer vinculativo da Direção Nacional da PSP e da AMN, a emitir no prazo de 10 dias, a DGRM pode autorizar o plano contra-pirataria no prazo de 10 dias.

6 - A DGRM deve dar conhecimento do plano contra-pirataria aprovado à Direção Nacional da PSP e à AMN.

7 - A alteração de algum dos elementos referidos nas alíneas *b)* a *g)* do n.º 1 deve ser submetida a aprovação da DGRM, nos termos do n.º 5.

8 - Os prazos referidos no n.º 5 são reduzidos para dois dias úteis em caso de situações urgentes devidamente fundamentadas.

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Artigo 27.º

Medidas de proteção do navio

1 - As empresas de segurança a bordo contratadas para prestarem serviços de segurança adotam as medidas de segurança obrigatórias previstas no presente decreto-lei com a finalidade de garantir a proteção das pessoas e bens a bordo face a ataques de pirataria, devendo essas medidas constar do plano contra-pirataria.

2 - Os navios com segurança a bordo devem:

a) Dispor de formas de obstrução física de acesso ao navio, nomeadamente, arame farpado ou eletrificado em zonas vulneráveis dos navios, canhões ou jatos de água, ou sistemas de combate a incêndios à base de espuma;

b) Ter pelo menos dois armários corta-fogo para a armazenagem separada das armas e munições;

c) Ter instalação fixa de gravação de imagem e de som instalado no navio;

d) Ter sistemas de comunicação de voz e altavoz;

e) Utilizar fontes de informação e meios ao dispor para evitar zonas com elevado risco de pirataria, nos termos a definir por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da área da defesa nacional, da administração interna e do mar.

3 - A verificação das medidas previstas no número anterior pode ser atestada através de declaração do comandante do navio.

SECÇÃO II

Disposições específicas relativas ao embarque e desembarque em águas

Proposta de Lei n.º 175/XIII

internacionais e ao transporte marítimo de equipas de segurança, armas e munições

Artigo 28.º

Embarque e desembarque em águas internacionais

1 - Para efeitos da prestação dos serviços regulados no presente decreto-lei, as empresas de segurança a bordo podem ser autorizadas a proceder ao embarque e desembarque, em navios que arvorem bandeira portuguesa, da equipa de segurança e respetivas armas e munições, em águas internacionais e a partir de embarcação própria ou fretada.

2 - À prestação de serviços de segurança a bordo nas condições previstas no número anterior aplicam-se, com as devidas adaptações, os procedimentos regulados no presente decreto-lei.

3 - O embarque e desembarque da equipa de segurança e respetivas armas e munições deve ser alvo de registo pelos comandantes das embarcações envolvidas no transbordo e pelo coordenador da equipa de segurança, o qual deve ser comunicado à DGRM, à Direção Nacional da PSP e à Polícia Marítima (PM).

4 - Se houver discrepâncias entre o registo de embarque da equipa de segurança e das respetivas armas e munições e o registo de embarque realizado na embarcação da qual desembarcam, o comandante do navio dá conhecimento imediato à DGRM, à PSP e à PM.

Artigo 29.º

Transporte marítimo da equipa de segurança, armas e munições

1 - As empresas de segurança a bordo que prestem o serviço previsto no artigo anterior e utilizem para o efeito embarcações próprias ou fretadas devem elaborar um plano de viagem, o qual deve ser submetido, em formato eletrónico, à aprovação prévia da

Proposta de Lei n.º 175/XIII

DGRM, sob parecer da Direção Nacional da PSP e da AMN.

2 - O plano de viagem só pode ser autorizado caso existam um ou mais planos contra-pirataria de navios de bandeira portuguesa aprovados nos termos do artigo 26.º, os quais prevejam o embarque e desembarque em águas internacionais.

3 - Do plano de viagem consta:

a) A rota da viagem;

b) A identificação do porto nacional de largada e de chegada das embarcações e do local de desembarque e embarque das equipas de segurança e respetivas armas e munições;

c) A identificação do plano contra-pirataria para os quais a empresa de segurança a bordo foi autorizada a prestar serviços de proteção;

d) O número e o calibre das armas e as munições a embarcar;

e) A identificação de ou dos coordenadores e dos membros da ou das equipas de segurança;

f) O número de tripulantes embarcados a bordo do navio no qual vai ser prestado o serviço.

4 - Se cumpridos os requisitos do presente decreto-lei, após parecer vinculativo da Direção Nacional da PSP e da AMN a emitir no prazo de 10 dias, a DGRM pode autorizar o plano de viagem no prazo de 10 dias.

5 - À situação prevista no presente artigo aplica-se o disposto no artigo 34.º, podendo o plano de segurança de transporte terrestre ser apresentado para aprovação aquando da apresentação do plano de viagem.

Proposta de Lei n.º 175/XIII

6 - Às embarcações que, nos termos do presente artigo, transportem equipas de segurança, armas e munições está vedada a navegação em zonas de alto risco de pirataria.

7 - As embarcações que transportam equipas de segurança a bordo e as respetivas armas e munições, nas condições previstas no presente artigo, devem ter um dispositivo de georreferenciação que permita à DGRM, à PSP e à AMN a monitorização da viagem, sem prejuízo das competências atribuídas a outras entidades e nos termos a fixar por portaria dos membros do Governo responsáveis pela área da defesa nacional, da administração interna e do mar.

8 - À situação prevista no presente artigo aplicam-se, com as devidas adaptações, o regime previsto no presente decreto-lei.

9 - É proibido o uso e porte de arma a bordo das embarcações utilizadas no transporte da equipa de segurança e das respetivas armas e munições.

10 - Os prazos referidos no n.º 4 são reduzidos para dois dias úteis em caso de situações urgentes devidamente fundamentadas.

CAPÍTULO V

Disposições relativas a armas e munições

Artigo 30.º

Limitações

1 - As armas e munições previstas no presente decreto-lei não podem ser afetas a qualquer atividade que não seja a de segurança a bordo, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 - Mediante autorização da Direção Nacional da PSP, as armas previstas no presente decreto-lei podem ser usadas para efeitos de formação e treino.

3 - A aquisição e posse das armas e munições autorizadas no âmbito do presente decreto-lei

está reservada às empresas de segurança privada que detenham alvará atribuído nos termos do presente decreto-lei, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

4 - As entidades formadoras podem adquirir armas e munições para efeitos de formação aplicando-se, com as devidas adaptações, o disposto nos artigos seguintes.

5 - Os aspetos previstos no presente capítulo são regulamentados por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, da administração interna e do mar.

Artigo 31.º

Aquisição, importação, exportação e transferência de armas e munições e seu destino

1 - As empresas que detenham alvará atribuído nos termos previstos no presente decreto-lei e com trabalhadores detentores de cartão profissional para o exercício da função de segurança a bordo podem adquirir, importar, exportar e transferir as armas e munições previstas no presente decreto-lei.

2 - A aquisição de armas e de munições deve ser adequada às necessidades da empresa de segurança privada, nomeadamente ao número de equipas de segurança que a empresa tem capacidade para constituir.

3 - A aquisição, importação, exportação ou transferência de armas e munições prevista no n.º 1 está sujeita a autorização da Direção Nacional da PSP.

4 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, as armas constantes da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 12.º estão sujeitas a registo na PSP, para emissão do respetivo certificado, do qual deve constar o número, a marca, o modelo, o calibre, e a identificação da empresa proprietária.

5 - Em caso de caducidade, não renovação ou cancelamento do alvará, o titular dispõe de

180 dias para transmitir as armas e munições a entidade legalmente autorizada a adquiri-las, permanecendo em todo o caso à guarda da PSP.

6 - Findo o prazo previsto no número anterior, aplica-se o disposto no artigo 78.º da Lei n.º 5/2006, de 23 de fevereiro, na sua redação atual.

7 - O disposto nos números anteriores aplica-se à liquidação ou insolvência da sociedade titular.

Artigo 32.º

Armazenagem de armas e munições

1 - É proibida a armazenagem em terra das armas e munições previstas no presente decreto-lei por qualquer empresa de segurança privada ou por seguranças privados.

2 - As armas e as munições adquiridas pelas empresas de segurança a bordo ou pelas entidades formadoras, nos termos do artigo anterior, ficam à guarda da PSP.

3 - Caso esta possibilidade conste do plano de proteção da instalação portuária, previsto no Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de novembro, as armas e munições podem ser armazenadas nos portos nacionais durante o prazo máximo de 12 horas, em instalações à guarda da PM, mediante autorização prévia do comandante local da PM e da Autoridade de Proteção do Porto.

4 - As armas e as munições embarcadas em navios devem ser mantidas em armários diferentes e as chaves devem estar à guarda do comandante do navio.

5 - As condições em que o armamento e respetivas munições são guardadas e acondicionadas, bem como os requisitos mínimos dos locais de guarda e acondicionamento, são definidos por portaria do membro do Governo responsável pela

área da administração interna.

6 - As condições e restrições de acesso e as medidas de salvaguarda em condições de emergência a bordo dos navios são definidas na portaria prevista no número anterior.

Artigo 33.º

Embarque e desembarque de armas e munições

1 - O embarque e o desembarque em portos nacionais de armas e munições está sujeito a autorização da AMN.

2 - A AMN não autoriza o embarque caso existam discrepâncias entre as armas e munições a embarcar e as que constam do plano contra-pirataria autorizado e do plano de segurança de transporte.

3 - O embarque de armas e munições só pode ser feito em navios autorizados a navegar com segurança a bordo, nos termos do artigo 26.º.

4 - O embarque e desembarque das armas e munições é realizado, com a maior brevidade possível, diretamente dos veículos de transporte para o navio ou deste para os veículos de transporte, sob a supervisão do comandante do navio e o acompanhamento da AMN.

5 - Para todos os efeitos legais, as armas e munições são consideradas como provisões do navio, sendo embarcadas a título de fornecimentos de bordo.

Artigo 34.º

Transporte terrestre de armas e munições

1 - O transporte terrestre das armas e munições previstas no presente decreto-lei carece de apresentação, em formato eletrónico, de plano de segurança de transporte que está

sujeito a autorização da Direção Nacional da PSP, a emitir no prazo de 10 dias.

2 - O transporte das armas e munições deve ser feito em veículos separados e escoltados pela PSP.

3 - A apresentação do plano de segurança do transporte pode ser feito juntamente com a apresentação do plano contra-pirataria ou do plano de viagem.

4 - Do plano de segurança do transporte consta:

a) O trajeto do local onde as armas e munições estão armazenadas até ao porto no qual vão ser embarcadas;

b) O trajeto do local de desembarque até ao local onde as armas e munições serão armazenadas;

c) A identificação dos responsáveis pelo serviço de transporte;

d) A identificação das armas e munições a serem transportadas.

5 - Da autorização do plano de segurança do transporte é dado conhecimento à DGRM, à GNR e à PM.

6 - O prazo referido no n.º 1 é reduzido para dois dias úteis em caso de situações urgentes devidamente fundamentadas.

7 - O disposto nos n.ºs 1 a 5 é aplicável, com as devidas adaptações, ao transporte de armas e munições para ações de formação.

Artigo 35.º

Registo de armas e munições embarcadas e desembarcadas

1 - Antes do transporte, o coordenador da equipa de segurança elabora um registo do qual consta a identificação e o número de armas e munições, que é certificado pelos elementos responsáveis pela escolta da PSP, devendo estes apor um selo de segurança nas embalagens nas quais as mesmas se encontram armazenadas.

2 - A aposição do selo de segurança, acompanhada da certificação do registo referido no número anterior constitui condição necessária ao embarque das armas e munições.

3 - Após o desembarque é elaborado o registo de desembarque de armas e munições do qual consta a identificação e o número de armas e munições, que é certificado pelos elementos responsáveis pela escolta da PSP.

4 - Dos registos anteriormente mencionados deve ser dado conhecimento à PM, antes de ser efetuada a operação de embarque e desembarque,

5 - O disposto nos n.ºs 1 a 3 é aplicável, com as devidas adaptações, ao transporte de armas e munições para ações de formação.

CAPÍTULO VI

Competências, procedimentos, operações e obrigações de segurança

SECÇÃO I

Competências, procedimentos e operações de proteção do navio

Artigo 36.º

Estados de alerta do navio

1 - Sem prejuízo dos níveis de proteção estabelecidos no capítulo IV do Decreto-Lei n.º 226/2006, de 15 de novembro, quando o navio navega em áreas de alto risco de pirataria é implementado um dos seguintes estados de alerta, cuja mudança de estado será obrigatoriamente comunicada à ACPTMP:

a) Estado A: situação de normalidade, quando não existe qualquer ocorrência ou probabilidade de ataque a pessoas e bens embarcados;

b) Estado B: situação de alerta, quando existe forte probabilidade de ataque a pessoas e bens embarcados;

c) Estado C: situação de crise, quando está em curso um ataque de pirataria a pessoas e bens embarcados.

2 - Compete ao comandante do navio decretar o estabelecimento dos diferentes estados de alerta do navio, devendo o estado A ser implementado quando o navio iniciar a navegação em áreas de alto risco de pirataria.

Artigo 37.º

Procedimentos e operações de proteção do navio

1 - No estado A, o coordenador de equipa assegura a operacionalização mínima da equipa de segurança, por forma a garantir um estado de alerta e prontidão para a eventualidade de ser decretado o estado B.

2 - No estado B, a equipa de segurança entra em estado de prontidão para a passagem ao estado C, sendo obrigatório que todos os membros da equipa de segurança coloquem colete de proteção balística.

3 - No estado C, a equipa de segurança a bordo fica autorizada ao uso e porte de armas para assegurar a proteção do navio contra atos de pirataria.

4 - Deve ser dada prevalência às operações alternativas ao uso de armas, que se mostrem adequadas à proteção do navio.

5 - Se o ataque ou a forte probabilidade de ataque permanecerem depois de o navio deixar de navegar em áreas de alto risco de pirataria, deve manter-se ou elevar-se o estado de alerta adequado, na medida do estritamente necessário.

Artigo 38.º

Ações de proteção proibidas

Na proteção do navio contra atos de pirataria é proibido às equipas de segurança a utilização de meios auxiliares dos navios, tais como lanchas ou helicópteros, ainda que para

evitar ataques de pirataria ao navio.

SECÇÃO II

Obrigações gerais de segurança

Artigo 39.º

Largada e atracação do navio com segurança a bordo em portos nacionais

1 - A largada e atracação em portos nacionais do navio com segurança a bordo estão sujeitas a comunicação e a autorização prévia do órgão local da AMN e da DGRM, concedida através da Janela Única Portuária, após auscultação da Autoridade de Proteção do Porto.

2 - Na situação referida no número anterior o órgão local da AMN comunica a atracação de navios ao Comando Geral da GNR e à Direção Nacional da PSP.

Artigo 40.º

Embarque e desembarque em território estrangeiro

1 - Sem prejuízo do disposto nos acordos de reciprocidade e dos limites estabelecidos nos artigos anteriores, o embarque e o desembarque da equipa de segurança a bordo em território estrangeiro, bem como das armas e munições constantes do artigo 12.º, é regulado pela legislação do Estado do porto ou do Estado costeiro.

2 - Ao comandante do navio compete assegurar a legalidade da entrada e permanência em portos estrangeiros da equipa de segurança, armas e munições a bordo.

Artigo 41.º

Registo de incidentes

1 - É elaborado registo informático dos seguintes incidentes:

a) Pedido do coordenador de equipa ao comandante do navio para autorização de

porte de arma pela equipa de segurança a bordo;

b) Porte de arma pela equipa de segurança;

c) Incidentes com piratas, com a equipa de segurança e com a tripulação;

d) Verificação de lesões corporais ou mortes;

e) Registo de munições despendidas;

f) Realização de detenções.

2 - Nos casos previstos no número anterior, os registos devem conter a hora e local do incidente e dos respetivos detalhes e eventos que o antecederam, bem como, no caso das alíneas *a)* a *c*), declarações escritas de todas as testemunhas do incidente.

3 - A elaboração dos registos referidos no n.º 1 é efetuada pelo comandante do navio e pelo coordenador de equipa, devendo ser elaborados registos distintos.

4 - Os registos de incidentes devem ser remetidos à Direção Nacional da PSP, à DGRM e à AMN.

CAPÍTULO VII

Prestação de serviços de segurança privada armada a bordo por empresas sediadas em Estado estrangeiro

Artigo 42.º

Contratação de serviços de segurança a bordo a empresas de segurança estabelecidas noutro Estado

1 - Os armadores dos navios que arvorem a bandeira portuguesa podem contratar empresas de segurança privada, com sede em Estado-membro da UE ou Estado parte do Acordo sobre o EEE, para a prestação de serviços de segurança a bordo, desde que:

a) A rota do navio atravesse áreas de alto risco de pirataria;

Proposta de Lei n.º 175/XIII

b) As empresas de segurança e os respetivos seguranças estejam devidamente habilitados para o exercício dessa atividade no respetivo Estado-membro ou Estado parte;

c) O embarque e desembarque das equipas de segurança e do armamento e munições ocorra fora de território nacional.

2 - A contratação prevista no número anterior está sujeita a autorização prévia da DGRM após parecer vinculativo da Direção Nacional da PSP, aplicando-se com as devidas adaptações o disposto nos artigos 26.º e 27.º.

3 - O pedido de autorização previsto no número anterior deve ser instruído com declaração de compromisso em como os membros da equipa de segurança cumprem os requisitos previstos no artigo 10.º, bem como apresentar as razões que justificam o recurso por parte do armador a empresas estrangeiras.

4 - Para o recurso por parte do armador a empresas estrangeiras são condições cumulativas obrigatórias as seguintes:

a) Não existirem empresas de segurança privada sediadas em Portugal que possam prestar os serviços de segurança a bordo em causa ou, face à rota do navio, ser adequado que o embarque e o desembarque das equipas de segurança e do armamento e munições ocorra em porto estrangeiro;

b) A rota do navio com segurança a bordo e respetivo armamento não envolver a atracação em portos nacionais e a navegação em mar territorial português.

5 - Encontra-se vedada aos armadores de navios com bandeira portuguesa a contratação de empresas de segurança privada com sede noutros países que não os referidos no n.º 1, sem prejuízo do disposto no artigo seguinte.

6 - À prestação de serviços de segurança a bordo prevista no presente artigo é aplicável, com as devidas adaptações, o disposto nos artigos 9.º, 12.º, 13.º, 25.º, 26.º, 27.º, 28.º, 32.º e 41.º, na secção I do capítulo VI e no capítulo VIII.

Artigo 43.º

Acordos de reciprocidade

1 - Podem ser celebrados com outros Estados acordos de reciprocidade.

2 - Os acordos de reciprocidade permitem que empresas de segurança privada estabelecidas em outros Estados prestem serviços de segurança a bordo de navios que arvorem bandeira portuguesa, bem como empresas de segurança privada sediadas em Portugal prestem serviços de segurança a bordo de navios que arvorem bandeira de qualquer outro Estado.

Artigo 44.º

Limites aos acordos de reciprocidade

Os acordos de reciprocidade não podem obstar à aplicação das normas previstas no capítulo VI.

CAPÍTULO VIII

Disposições sancionatórias

SECÇÃO I

Crimes

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Artigo 45.º

Exercício ilícito da atividade de segurança a bordo

1 - Quem prestar serviços de segurança a bordo sem alvará é punido com pena de prisão de um a cinco anos ou com pena de multa até 600 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.

2 - Quem exercer funções de segurança a bordo não sendo titular de cartão profissional é punido com pena de prisão até quatro anos ou com pena de multa até 480 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.

3 - Na mesma pena incorre quem contratar os serviços das empresas ou pessoas referidas nos números anteriores.

4 - Quem violar o disposto no n.º 5 do artigo 3.º é punido com pena de prisão de um a cinco anos ou com pena de multa até 600 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.

5 - Quem contratar os serviços de empresas de segurança privada em violação do disposto no n.º 1 do artigo 42.º é punido com pena de prisão de um a cinco anos ou com pena de multa até 600 dias, se pena mais grave lhe não couber por força de outra disposição legal.

Artigo 46.º

Responsabilidade criminal das pessoas coletivas e equiparadas

As pessoas coletivas e entidades equiparadas são responsáveis, nos termos gerais, pelos crimes previstos no artigo anterior.

SECÇÃO II

Contraordenações

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Artigo 47.º

Contraordenações e coimas

1 - De acordo com o disposto no presente decreto-lei, constituem contraordenações muito graves:

a) O exercício da atividade de segurança a bordo sem o alvará ou o cartão profissional previstos no n.º 2 do artigo 3.º;

b) O exercício de outra função que não a prevista no n.º 3 do artigo 6.º;

c) A contratação ou manutenção ao serviço de diretor de segurança, coordenador de equipa ou segurança a bordo que não satisfaça os requisitos previstos no artigo 10.º;

d) A utilização de meios de segurança não autorizados;

e) A não comunicação da alteração dos elementos do plano de proteção do navio previsto no n.º 7 do artigo 26.º.

2 - São graves as seguintes contraordenações:

a) A não utilização de uniforme e sobreveste, conforme previsto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 9.º.

b) A manutenção nos corpos sociais de administrador ou gerente que não satisfaça os requisitos exigidos no artigo 10.º;

a) A não frequência da formação de atualização quando obrigatória;

c) A inexistência ou o irregular funcionamento da central de contacto permanente prevista no artigo 13.º.

3 - São contraordenações leves:

a) O não cumprimento dos requisitos previstos no n.º 1 do artigo 9.º para os

uniformes utilizados pelos seguranças a bordo;

b) O incumprimento das obrigações, deveres, formalidades e requisitos estabelecidos no presente decreto-lei ou na Lei n.º 34/2013, de 16 de maio e nas respetivas regulamentações, quando não constituam contraordenações graves ou muito graves.

4 - Quando cometidas por pessoas coletivas, as contraordenações previstas nos números anteriores são punidas com as seguintes coimas:

a) De € 1800 a € 9000, no caso das contraordenações leves;

b) De € 9000 a € 45 000, no caso das contraordenações graves;

c) De € 18 000 a € 53 400, no caso das contraordenações muito graves.

5 - Quando cometidas por pessoas singulares, as contraordenações previstas nos n.os 1 a 3 são punidas com as seguintes coimas:

a) De € 180 a € 900, no caso das contraordenações leves;

b) De € 360 a € 1800, no caso das contraordenações graves;

c) De € 720 a € 3600, no caso das contraordenações muito graves.

6 - Se o agente retirou da infração um benefício económico calculável superior ao limite máximo da coima, e não existirem outros meios de o eliminar, pode esta elevar-se até ao montante do benefício.

7 - A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 48.º

Sanções acessórias

1 - Em processo de contraordenação, podem ser aplicadas simultaneamente com a coima as seguintes sanções acessórias:

a) A perda de objetos que tenham servido para a prática da contraordenação;

b) A suspensão, por um período não superior a um ano, do alvará concedido para o exercício da atividade de segurança a bordo;

c) A interdição do exercício de funções ou de prestação de serviços de segurança a bordo por período não superior a dois anos;

d) A publicidade da condenação.

2 - Se o facto constituir simultaneamente crime, o agente é punido por este, sem prejuízo das sanções acessórias previstas para a contraordenação.

3 - Sem prejuízo das penas acessórias previstas no Código Penal, aos crimes previstos no artigo 45.º são igualmente aplicáveis as sanções acessórias previstas no presente artigo.

Artigo 49.º

Fiscalização e competência sancionatória

1 - A fiscalização das atividades reguladas pelo presente decreto-lei é assegurada, no âmbito das respetivas competências, pela PSP, pela DGRM, pela AMN e pela GNR, sem prejuízo das competências das demais forças e serviços de segurança, da Inspeção-Geral da Administração Interna e da Marinha.

2 - Compete à PSP, à DGRM, à AMN e à GNR o levantamento dos autos de contraordenação previstos no presente decreto-lei, sem prejuízo das competências das demais forças e serviços de segurança, da Inspeção-Geral da Administração Interna e da Marinha.

3 - É competente para a instrução dos processos de contraordenação, no âmbito das competências das respetivas entidades, o Diretor-Geral da DGRM, o diretor nacional da PSP e o comandante-geral da GNR, os quais podem delegar aquela competência nos termos da lei, sem prejuízo das competências próprias das forças de segurança.

4 - A aplicação das coimas e sanções acessórias previstas no presente decreto-lei compete, consoante as contraordenações em causa, ao Diretor-Geral da DGRM e ao secretário-geral do Ministério da Administração Interna, os quais podem delegar aquela competência nos termos da lei.

5 - O produto das coimas referidas no número anterior é distribuído da seguinte forma:

a) 50% para o Estado;

b) 10% para o Fundo Azul criado pelo Decreto-Lei n.º 16/2016, de 9 de março;

c) 17,5% para a entidade instrutora do processo;

d) 10% para a entidade autuante;

e) 5% para a PSP;

f) 5% para a AMN;

g) 2,5% para o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA).

6 - Na execução para a cobrança da coima, responde por esta a caução prestada nos termos previstos no presente decreto-lei.

7 - Na DGRM e na Direção Nacional da PSP é mantido, em registo próprio, o cadastro de cada entidade a que foram aplicadas sanções previstas no presente decreto-lei, ao qual têm acesso todas as entidades intervenientes no procedimento contraordenacional.

Artigo 50.º

Legislação aplicável

Às contraordenações previstas no presente decreto-lei é aplicado o regime geral que regula o processo contraordenacional, nos termos da respetiva lei geral, com as adaptações constantes dos artigos 47.º a 49.º.

CAPÍTULO IX

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Disposições finais

Artigo 51.º

Sistemas de informação

1 - A tramitação dos procedimentos e as comunicações entre as entidades previstos no presente decreto-lei é realizada informaticamente, com recurso ao Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos (SNEM), criado pelo Decreto-Lei n.º 43/2018, de 18 de junho, e ao sistema informático próprio da responsabilidade da Direção Nacional da PSP, previsto no artigo 56.º da Lei n.º 34/2013, de 16 de maio.

2 - Sempre que aplicável, a recolha, transmissão e tratamento da informação será efetuada respeitando os princípios e disposições vigentes em matéria de proteção de dados pessoais.

3 - Para a partilha da informação necessária ao cumprimento do presente decreto-lei, o SNEM e o sistema informático referido no artigo 56.º da Lei n.º 34/2013, de 16 de maio são interoperáveis.

4 - Têm acesso ao SNEM e ao sistema informático da responsabilidade da Direção Nacional da PSP, nos moldes a definir por protocolo a celebrar com as entidades responsáveis pelos referidos sistemas de dados, a AMN, o Comando-Geral da GNR, a Direção Nacional da Polícia Judiciária, a Secretaria-Geral da Administração Interna, a DGRM, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., e as Autoridades Portuárias, tendo em conta as específicas atribuições de cada entidade no contexto do presente regime jurídico.

Artigo 52.º

Taxas

1 - Estão sujeitos ao pagamento de uma taxa:

a) Emissão e renovação dos alvarás e dos cartões profissionais, bem como os respetivos averbamentos;

b) Aprovação do plano de segurança de transporte;

c) Aprovação do plano de viagem;

d) Aprovação do plano de proteção do navio;

e) Prestação de serviços de escolta e certificação do registo de armas e munições embarcadas e desembarcadas;

f) Emissão do Certificado de registo das armas da classe A;

g) Emissão da autorização de aquisição, importação, exportação ou transferência de armas e munições.

2 - O valor das taxas referidas nas alíneas *a), c)* e *d)* do número anterior é fixado por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da defesa nacional, da administração interna e do mar, podendo ser objeto de revisão anual.

3 - O valor das taxas referidas nas alíneas *b), e), f)* e *g)* do n.º 1 é fixado por portaria do membro do Governo responsável pela área da administração interna, podendo ser objeto de revisão anual.

4 - A receita das taxas referidas no n.º 1 é distribuído da seguinte forma:

a) 87,5% para a entidade prestadora do serviço;

b) 10% para o Fundo Azul criado pelo Decreto-Lei n.º 16/2016, de 9 de março;

c) 2,5% para o GAMA.

Artigo 54.º

Regulamentação

A regulamentação do presente decreto-lei é aprovada no prazo de 60 dias após a data da entrada em vigor do presente decreto-lei.

Proposta de Lei n.º 175/XIII

Artigo 55.º

Avaliação legislativa

O Governo promove a avaliação do regime jurídico que regula o exercício da atividade de segurança a bordo no prazo de três anos após a sua entrada em vigor.

Artigo 56.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a data da sua publicação.