

Exmos. Senhores
Deputados à Assembleia da República

Funchal, 28.02.2019

Assunto: Apreciação Pública - **Proposta de Lei n.º 175/XIII - Segurança privada armada a bordo de navios que arvoem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria**

Exmos. Senhores Deputados,

A EISAP - *European International Shipowners Association of Portugal* (adiante EISAP), vem, através da presente, apresentar a respetiva **Pronúncia no âmbito do período de Apreciação Pública**, divulgado no *sítio* da *internet* da Assembleia da República, com referência à Proposta de Lei acima referida:

1. Em primeiro lugar, gostaríamos de saudar V. Exas. por submeterem a presente Proposta de Lei a Apreciação Pública, permitindo, assim, a participação da *sociedade civil* no processo legislativo.

A EISAP conta, atualmente, com mais de 60 Associados, na sua maioria armadores internacionais, que representam mais de 90% dos navios com bandeira Portuguesa.

Tratam-se de navios que navegam em águas internacionais, registados no MAR - Registo Internacional de Navios da Madeira, que se assume, atualmente, como um dos maiores registos de navios a nível Europeu, com cerca de 600 navios registados, incluindo navios dos maiores armadores internacionais.

Assim sendo, no que respeita à **Proposta de Lei n.º 175/XIII**, referente à atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvoem bandeira Portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria, pendente na Assembleia da República e disponível no respetivo *sítio* da *internet*, cremos que a EISAP poderá trazer relevantes contributos ao processo legislativo, fruto do *know how* dos seus Associados no que respeita à logística associada à marinha mercante internacional e a todos os aspetos relacionados com esta atividade, bem como ao conhecimento das necessidades do Setor no que respeita a navios que atravessem áreas de alto risco de pirataria, e ao conhecimento da atividade das empresas que prestam estes serviços de segurança a nível internacional.

As nossas propostas abaixo resultam, assim, da experiência dos nossos Associados e visam, exclusivamente, que não seja aprovada uma Lei (e um futuro Decreto-Lei) ineficaz ou mesmo muito prejudicial para o Setor, isto quando estamos perante legislação que, indiscutivelmente, assume a maior relevância.

2. Portugal e a Lituânia são os únicos países europeus que ainda não dispõem desta legislação, assumindo a mesma, por isso, a maior relevância, nomeadamente para colmatar um desfasamento regulamentar entre Portugal e os restantes países europeus, num Setor com forte componente internacional.

No entanto, atendendo à atividade em causa, **uma legislação que esteja desfasada da realidade internacional, será profundamente nefasta para o setor**, pois não só determinará o desinteresse dos armadores internacionais (e até nacionais) pelo registo Português, como também determinará a saída para outros registos dos navios atualmente registados em Portugal, desde logo porque, caso exista esse desfasamento com a realidade internacional, não existirão empresas de segurança a nível internacional disponíveis a prestar o serviço em causa.

Note-se que os atos de pirataria ocorrem muito longe das áreas territoriais portuguesas, nomeadamente, nos Oceanos Pacífico e Índico e no Golfo da Guiné. Trata-se, assim, de uma realidade

com forte cunho internacional, quer no que respeita às entidades que necessitam e recorrem a estes serviços, quer no que respeitam às entidades que o prestam.

3. Neste enquadramento, com referência à Proposta de Lei disponibilizada no *sítio da internet* da Assembleia da República, **propomos o seguinte** (com a respetiva fundamentação referente a cada proposta):

- **n.º 7 do art. 2.º da Proposta de Lei** (a que corresponde o art. 42.º do Decreto-Lei Autorizado):

Conforme decorre do acima referido, este preceito, relativo à **prestação de serviços de segurança a bordo por empresas sediadas no estrangeiro**, é o que assume maior relevância, não só a curto e médio prazo, mas também a longo prazo. No entanto, o mesmo tem que estar conforme com a realidade existente, sob pena de ser totalmente inexecutável.

Em traços gerais, sem prejuízo do que propomos abaixo, as principais questões relativamente a este (muito importante) preceito, decorrem do seguinte:

- a exigência que a empresa de segurança privada tenha sede em Estado-membro da UE ou Estado parte do Acordo sobre o EEE não é consentânea com a realidade internacional existente;
- o cumprimento dos requisitos já seria assegurado com a exigência que a empresa seja licenciada por Estado-membro da UE ou Estado parte do Acordo sobre o EEE, sem necessidade de também ter sede em algum destes países;
- para esta questão também é muito relevante o previsto *brexít*, pelo que deve igualmente ser prevista a possibilidade de licenças de Estados não UE, desde que reconhecidas pelas entidades nacionais (por ex. pela DGRM);
- por outro lado, a remissão que se faz neste artigo para os requisitos das empresas portuguesas, torna o mesmo totalmente inexecutável, nomeadamente, quando resulta dessa remissão, que os guardas apenas poderão ser de nacionalidade portuguesa, de Estado-membro da UE ou Estado parte do Acordo sobre o EEE ou, em condições de reciprocidade, de um Estado de língua portuguesa, bem como terem que dispor de formação específica portuguesa;
- trata-se de requisitos que não estão conformes com a realidade das empresas internacionais de segurança a bordo de navios que atravessem áreas de alto risco de pirataria, quer no que respeita àquelas restrições de nacionalidade, quer, obviamente, no que respeita a formações específicas portuguesas;
- também aqui o cumprimento das regras internacionais estaria assegurado pela exigência de licença de Estado-membro da UE ou Estado parte do Acordo sobre o EEE (ou outras licenças reconhecidas), cuja emissão já pressupõe o cumprimento dos respetivos requisitos;
- será inexecutável e até mesmo inviável exigir-se (e esperar-se) que estas empresas internacionais cumpram os requisitos do Estado que emite a respetiva licença (como têm que cumprir) e ainda tenham que cumprir os requisitos do específico regime Português, que até podem ser conflitantes.

Assim,

- **alínea a) do n.º 7 do art. 2.º** da Proposta de Lei (a que corresponde o n.º 1 do art. 42.º do Projeto de Decreto-Lei Autorizado):

Não deve ser exigido que a empresa de segurança privada tenha sede em Estado-membro da UE ou Estado parte do Acordo sobre o EEE, mas apenas que estejam licenciadas em algum desses Estados. No entanto, no âmbito de uma alteração da Proposta, neste número, tem também que se manter esclarecido que a empresa não tem que ter sede ou

delegação em Portugal, como já está previsto nesta alínea a) deste n.º 7, bem como na respetiva alínea d). A necessidade de se manter este esclarecimento prende-se com evitar futuras dúvidas interpretativas quanto a estas empresas estrangeiras terem que ter delegação ou filial em Portugal, o que já não é o que resulta, atualmente, deste n.º 7 da Proposta de Lei, e seria difícil de se vir a verificar no futuro, por o mercado português ainda não justificar que essas empresas estrangeiras abram delegações ou filiais em Portugal.

A razão de ser da proposta acima prende-se com o conhecimento da realidade internacional das empresas que prestam estes serviços e com o facto de - se não se introduzir esta alteração -, não existirem empresas disponíveis para prestarem o serviço em causa ou existirem em muito reduzido número, não correspondendo às utilizadas pela generalidade do setor.

Assim, propõe-se que a alínea a) do n.º 7 do art. 2.º da Proposta de Lei passe a ter a seguinte redação (negrito o aditado / traçado o eliminado):

a) *Estabelecer que os armadores dos navios que arvoem a bandeira portuguesa podem contratar empresas de segurança privada, com sede no estrangeiro 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 em ~~no~~ **respetivo Estado-membro da UE ou Estado parte do Acordo sobre o EEE, ou Estado reconhecido para o efeito pela DGRM;***

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

- **alínea b)/i do n.º 7 do art. 2.º** da Proposta de Lei (a que corresponde o n.º 4/a. do art. 42.º do Projeto de Decreto-Lei Autorizado):

Este ponto i) da alínea b), ao afastar a aplicação da alínea a) quando existem empresas sedias em Portugal (e pode ser uma única), viola o direito da concorrência e da União Europeia, e deixa abertura para critérios subjetivos, não controláveis, na verificação do previsto no final desta alínea.

Assim, propõe-se que a alínea b) do n.º 7 do art. 2.º da Proposta de Lei passe a ter a seguinte redação (negrito o aditado / traçado o eliminado):

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.

- **alínea c) do n.º 7 do art. 2.º** da Proposta de Lei (a que correspondem os n.ºs 2 e 3 do art. 42.º do Projeto de Decreto-Lei Autorizado):

A remissão no final desta alínea c) para o regime da parte geral do diploma relativo aos requisitos da equipa de segurança de empresas de segurança portuguesas (como também previsto no n.º 3 do art. 42.º do Decreto-Lei Autorizado), é totalmente inexecutável quando se trata de empresa estrangeira, que, naturalmente, não se encontra sujeita / não segue o regime português, mas sim o regime do Estado da UE ou Estado parte que tenha emitido a respetiva licença. Veja-se que esse regime geral, previsto na al. h) do n.º 2 do art. 2.º da Proposta de Lei (art. 10.º do Projeto de Decreto-Lei autorizado), prevê requisitos específicos da lei portuguesa, nomeadamente quanto à nacionalidade dos segurados, quanto ao específico curso de formação aí previsto. Com efeito, terá sido aqui seguido o previsto no regime geral da segurança privada, mas que não é compatível com a atividade específica aqui em causa e as áreas em que a mesma será prestada, nomeadamente no Oceano Pacífico e Oceano Índico.

No que respeita a esta questão, é necessário ter em atenção que as empresas de segurança internacional, neste setor, não vão criar um corpo de segurados específico para os navios com bandeira Portuguesa, diferente de todos os outros, tal é totalmente inverosímil, nomeadamente atendendo a que se trata de segurança muito especializada em qualquer país da UE em que esteja licenciada.

Por outro lado, na primeira parte desta alínea c) deve-se prever o deferimento tácito, pois a morosidade na aprovação (ou mesmo inexistência de aprovação) não é compatível com situações de urgência que se colocam nestes cenários, e não é compatível com a realidade internacional deste setor.

Além disso, também pelos motivos acima, a “entidade competente” interlocutora do Requerente deve ser uma única.

Assim, propõe-se que a alínea c) do n.º 7 do art. 2.º da Proposta de Lei passe a ter a seguinte redação (negrito o aditado / traçado o eliminado):

- c) Estabelecer que a contratação prevista na alínea a) está sujeita a autorização prévia das entidades competentes, **a conceder em prazo curto, valendo o silêncio como aprovação**, 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 **são cumpridos os requisitos previstos na alínea a), nomeadamente os do ponto ii) da alínea a) relativamente à empresa de segurança e respetivos segurados estarem devidamente habilitados para o exercício da atividade em Estado-membro da UE ou Estado parte do Acordo sobre o EEE, ou Estado reconhecido para o efeito pela DGRM** ~~os membros da equipa de segurança cumprem os requisitos e incompatibilidades a prever para o exercício da função de segurança a bordo;~~*

ou, em alternativa,

c) *Estabelecer que a contratação prevista na alínea a) está sujeita a autorização prévia das entidades competentes, a conceder em prazo curto, valendo o silêncio como aprovação, 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 são cumpridos os requisitos previstos no nos pontos iv), v) da alínea h) do n.º 2 do artigo 2.º. os membros da equipa de segurança cumprem os requisitos e incompatibilidades a prever para o exercício da função de segurança a bordo;***

- **alínea d) do n.º 7 do art. 2.º** da Proposta de Lei (a que corresponde o n.º 6 do art. 42.º do Projeto de Decreto-Lei Autorizado):

É também aqui aplicável o acima referido quanto à inexequibilidade desta remissão para o regime geral português, quando estão em causa empresas estrangeiras, licenciadas em outro Estado da UE ou Acordo parte e que, consequentemente, estão sujeitas ao respetivo regime. Aliás, a remissão do n.º 6 do art. 42.º do Projeto de Decreto-Lei Autorizado, para o regime geral do Decreto-Lei, é muito mais abrangente do que a que estava prevista em anteriores versões conhecidas.

Assim, propõe-se que a alínea d) do n.º 7 do art. 2.º da Proposta de Lei passe a ter a seguinte redação (negrito o aditado / traçado o eliminado):

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;~~*

4. Para além das alterações acima propostas relativamente ao n.º 7 do art. 2.º da Proposta de Lei, **propomos, ainda, as seguintes alterações em outros pontos da Proposta de Lei**, com referência às que seriam aplicáveis por remissão daquele n.º 7:

- **alínea g) do n.º 2 do art. 2.º** da Proposta de Lei:

A referência ao “uniforme da equipa de segurança não pode ter qualquer característica (...) militarizada” e de os “seguranças a bordo devem usar sobreveste do qual conste «segurança a bordo»”, não é compatível com a prática internacional, pelo que deve ser eliminada ou não ser aplicável às empresas de segurança estrangeiras. Note-se ainda que a tripulação destes navios é reduzida e os seguranças são rápida e facilmente identificados.

- **alínea h) do n.º 2 do art. 2.º** da Proposta de Lei:

No que respeita às empresas estrangeiras, é aplicável o já acima referido relativamente à alínea c) do n.º 7 do art. 2.º, quanto a grande parte destes requisitos ser inexequível quando estão em causa empresas estrangeiras licenciadas em outro país da UE ou Estado parte e, consequentemente, sujeitas ao respetivo regime.

Mesmo no que respeita ao regime geral, para as empresas de segurança portuguesas, que, eventualmente, venham a surgir para esta atividade, atendendo à especificidade da mesma e locais

de exercício da mesma, a exigência de nacionalidade prevista no ponto i) desta alínea h) vai determinar que não surjam empresas a prestar esta atividade, pelo menos a curto médio prazo, pelo que deveria ser eliminado esse ponto i) da alínea h) do n.º 2 do art. 2.º.

Uma alternativa seria exigir certificação ISO 28007 ou equivalente para a empresa de segurança, o que abrange os respetivos seguranças e está mais conforme com as práticas internacionais.

Também nos pontos vi) e viii) desta alínea h) devia, antes, ser exigida a certificação ISO 28007, que, aliás, é mais exigente que a referida nestas alíneas.

Nos pontos ix) desta alínea h), a certificação médica devia ser a das Convenções STCW Reg I/9 e MLC.

- **alínea o) do n.º 2 do art. 2.º** da Proposta de Lei:

Deve ser prevista a possibilidade de ser telefone por satélite.

- **alínea e) do n.º 4 do art. 2.º** da Proposta de Lei:

Pelo menos deve ser prevista a possibilidade do embarque de duas armas por segurança / guarda, para o caso de avaria ou mal funcionamento de uma das armas, quando em alto mar. Caso contrário, ficará gravemente comprometida a segurança.

- **alínea c) n.º 4 do art. 2.º** da Proposta de Lei (correspondente, nomeadamente, ao art. 26.º do Projeto de Decreto-Lei autorizado):

Prever 20 dias para aprovação do plano de segurança, como previsto no n.º 5 do art. 26.º do Projeto de Decreto-Lei autorizado, é totalmente inexecutável, por excessivamente longo, considerando que novas linhas / rotas dos navios são criadas num prazo máximo de 5 dias.

Para estar em conformidade com aquela calendarização - que é a realidade do mercado internacional -, deveria ser fixado um prazo de 2 dias para a PSP e AMN e de mais 2 dias para a DGRM.

Deveria ser também previsto o deferimento tácito, para se evitar o risco de, simplesmente, nunca ser emitida qualquer decisão, o que não é compatível com a matéria que está em causa (segurança a bordo quando se navega em áreas com elevado risco de pirataria), e também não é compatível com o funcionamento do Sector.

Face à relevância desta matéria, deveria ser incluída na Proposta de Lei, por exemplo nesta alínea c) do n.º 4 do art. 2.º, a referência àqueles prazos e ao deferimento tácito.

- **alínea f)/i n.º 4 do art. 2.º**

Referência ao sistema de combate a incêndios à base de espuma no âmbito da “*obstrução física de acesso ao navio*”, não faz sentido.

- **alínea f)/ii n.º 4 do art. 2.º**

Os armários separados para armazenagem de armas e munições são necessários, mas o das armas não necessita ser corta-fogo, sendo tal apenas necessário para o armário das munições.

- **alínea f)/iii n.º 4 do art. 2.º**

Em regra, não existem câmaras a bordo, até por razões de proteção de dados, para além de não corresponder às práticas internacionais. Deve, assim, ser eliminada a referência à “gravação de imagem”.

- **alíneas a) e segs. do n.º 6 do art. 2.º**

Os estados de alerta devem estar sujeitos a adaptações consoante as áreas e os riscos, este escalonamento pode não ser exequível em algumas situações, pelo que deve estar prevista essa possibilidade de adaptação consoante o que se revelar necessário na situação em concreto.

5. Conforme acima referido, estas nossas propostas são formuladas com base na experiência dos nossos Associados, em especial armadores internacionais, e visam, exclusivamente, que **seja aprovada uma Lei (e um futuro Decreto-Lei) consentânea com a realidade internacional existente**, e que, conseqüentemente, não seja ineficaz e, em alguns pontos acima apontados, inexecuível, caso em que seria extremamente prejudicial para o Setor.

Assim, apelamos a V. Exas para que **seja tomado em consideração o referido nesta nossa exposição**, em especial no que respeita ao n.º 7 do art. 2.º da Proposta de Lei (art. 42.º do Decreto-Lei Autorizado), relativos à contratação de empresas sediadas no estrangeiro para a prestação de serviços de segurança a bordo, em navios que atravessem áreas de alto risco de pirataria, dado que esses serão os preceitos mais relevantes a curto e médio prazo e, conseqüentemente, essenciais para o regular funcionamento do Sector.

Subscrevemo-nos, com os melhores cumprimentos,

Pela EISAP
De V. Exas.
Muito Atentamente,



Gonçalo Santos