DECRETO N.º 315/XIII

Autoriza o Governo a 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

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea *d*) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

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 referida no artigo anterior, relativamente ao exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios (segurança a bordo), é 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, como tal identificadas pelo Governo ou, na sua falta, as atualmente identificadas pelos organismos internacionais;

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 referida 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 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, e ao oficial de proteção do 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) Possuir escolaridade equivalente à escolaridade obrigatória;

ii) Possuir plena capacidade civil;

iii) 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 3 anos, sem prejuízo da reabilitação judicial;

iv) 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;

v) 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;

vi) 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;

vii) 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;

viii) Possuir as condições mínimas de aptidão física, mental e psicológica constantes da Regra 1/9 da Convenção da Organização Marítima Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, e a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (MCL 2006);

ix) 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 exerce 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 exercem 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 no uso 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 que preveja 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:

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 referida 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:

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) 10 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:

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 regras expeditas para a emissão de alvará para as empresas que pretendam instalar-se em Portugal, mediante o simples reconhecimento da habilitação para o exercício da atividade de segurança a bordo por empresas de segurança privada emitida por Estado- Membro da UE, de um Estado Parte do Acordo sobre o EEE, ou de Estado para o efeito reconhecido pela entidade governamental competente;

g) 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;

h) 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;

i) 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;

j) 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 referida 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;

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, e devem 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 alta-voz;

g) Estabelecer que, para efeitos da prestação dos serviços regulados no regime aprovado no uso da presente autorização legislativa, 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;

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 dos coordenadores e dos membros 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*) são aplicáveis, com as devidas adaptações, todos os procedimentos e as restantes normas do regime a criar no uso da presente autorização legislativa.

5 - A autorização legislativa referida 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), podem 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 como condição necessária ao embarque que, antes do transporte, é elaborado um registo do qual consta a identificação e o número de armas e munições, certificado pelos elementos responsáveis pela escolta da PSP, devendo estes apor um selo de segurança nas embalagens em que aquelas se encontrem armazenadas;

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 referida 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 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 são elaborados pelo comandante do navio e pelo coordenador de equipa registos autónomos, e que ambos devem ser enviados às entidades competentes.

7 - A autorização legislativa referida 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 no estrangeiro, 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 Estado-Membro da UE ou Estado Parte do Acordo sobre o EEE, ou de Estado para o efeito reconhecido pela entidade governamental competente;

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 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 a criar no uso da presente autorização legislativa para a aprovação do plano contra atos de pirataria, e que devem os pedidos de autorização ser instruídos com declaração de compromisso em como os membros da equipa de segurança cumprem os requisitos e incompatibilidades inerentes à sua habilitação para o exercício da atividade 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 referida no artigo anterior, relativamente ao regime sancionatório, é concedida ao Governo nos seguintes termos:

a) Definir um regime penal que preveja, nomeadamente:

i) Quem prestar serviços de segurança a bordo sem alvará é punido com pena de prisão de 1 a 5 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 4 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 1 a 5 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 1 a 5 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, nos termos gerais, pelos crimes previstos na alínea anterior;

c) Definir o regime contraordenacional aplicável à violação das normas do regime jurídico relativo ao 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 no uso da presente autorização legislativa, 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 no uso da presente autorização legislativa 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 quem são aplicadas sanções previstas no decreto-lei aprovado no uso da presente autorização legislativa, ao qual têm acesso todas as entidades intervenientes no procedimento contraordenacional.

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

a) Estabelecer que a tramitação dos procedimentos e as comunicações entre as entidades previstos no regime a criar no uso da presente autorização legislativa 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, 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 (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 regime jurídico a criar;

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.

Aprovado em 7 de junho de 2019

O PRESIDENTE DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA,

(Eduardo Ferro Rodrigues)