

acesso dos caçadores a esta zona de caça compreendem as seguintes percentagens:

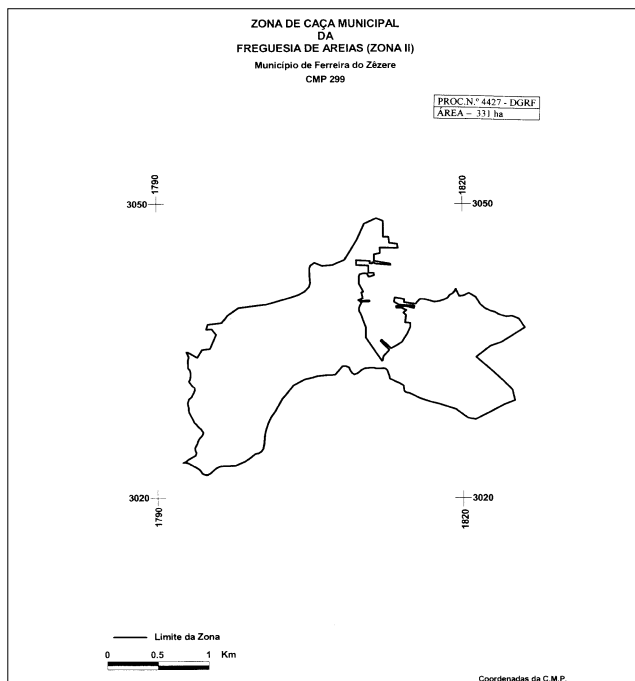
- a) 30 % relativamente aos caçadores referidos na alínea a) do citado artigo 15.º;
- b) 20 % relativamente aos caçadores referidos na alínea b) do citado artigo 15.º;
- c) 25 % relativamente aos caçadores referidos na alínea c) do citado artigo 15.º;
- d) 25 % aos demais caçadores, conforme é referido na alínea d) do citado artigo 15.º

4.º As regras de funcionamento da zona de caça municipal não constantes desta portaria serão divulgadas pela entidade gestora nos locais do costume e, pelo menos, num jornal de expansão nacional.

5.º As restantes condições de transferência de gestão encontram-se definidas no plano de gestão.

6.º A zona de caça criada pela presente portaria produz efeitos, relativamente a terceiros, com a instalação da respectiva sinalização.

Pelo Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, *Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa*, Secretário de Estado do Ambiente, em 24 de Outubro de 2006. — Pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas, *Rui Nobre Gonçalves*, Secretário de Estado do Desenvolvimento Rural e das Florestas, em 31 de Agosto de 2006.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

**Decreto-Lei n.º 226/2006**  
de 15 de Novembro

No âmbito da protecção do transporte marítimo, designadamente no que respeita à protecção contra ameaças terroristas no tráfego marítimo, a adopção, após a Conferência Diplomática de 12 de Dezembro

de 2002, de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS) — entre as quais a introdução de um novo capítulo denominado «Medidas especiais para reforçar a protecção do transporte marítimo» —, e do Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS), que entrou em vigor em 1 de Julho de 2004.

Prosseguindo um objectivo idêntico, também a União Europeia adoptou diversas medidas relativas à protecção do transporte marítimo, consagradas no Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março.

Neste contexto, o despacho conjunto n.º 168/2004, de 8 de Março, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 72, de 25 de Março de 2004, nomeia o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), enquanto entidade de administração marítima nacional, para coordenar, implementar e supervisionar a aplicação das determinações de protecção prescritas por aquele regulamento e das iniciativas que emanam das disposições da OMI relativas à protecção dos navios e das instalações portuárias.

Estando em execução uma parte substancial dos procedimentos administrativos necessários à implementação do Código ISPS, nas suas diferentes fases de aplicação, e tendo sido desenvolvidas, pelas companhias dos navios e pelas entidades responsáveis pelas instalações portuárias, as tarefas inerentes à preparação e aprovação dos planos de protecção, com o empenho das administrações portuárias, importa, agora, enquadrar e conciliar aqueles instrumentos jurídicos internacionais com o ordenamento jurídico nacional, designadamente no que se refere à segurança interna (SI) e aos órgãos e entidades com competências neste domínio.

De acordo com o quadro legislativo existente em Portugal, a identificação de eventuais ameaças à segurança interna é efectuada pelos serviços de informações de segurança, designadamente pelo Serviço de Informações de Segurança (SIS), em matéria de terrorismo, sendo essa informação posteriormente veiculada às entidades, que dela farão o devido uso, especificamente em âmbito portuário. Complementarmente, na mesma sede, existem já mecanismos institucionais perfeitamente sedimentados e no seio dos quais terão de ser desenvolvidos procedimentos e acções em matéria de cenários de crise. O Gabinete Coordenador de Segurança (GCS) e a Unidade de Coordenação Anti-Terrorista (UCAT) têm, neste domínio e no quadro da segurança interna, relevância acrescida, designadamente pela horizontalidade interdepartamental que envolvem, e também pelos circuitos de informação já institucionalizados.

Por outro lado, importa salientar que é no âmbito do Sistema de Autoridade Marítima (SAM), designadamente da Autoridade Marítima Nacional (AMN), que se efectuará a coordenação de todos os intervenientes no processo de segurança marítima nos espaços marítimos e portuários nacionais, uma vez que os seus órgãos integram a estrutura orgânica da segurança interna, no âmbito da qual lhe são cometidos poderes de polícia e de polícia criminal de especialidade no domínio marítimo, bem como competências na área da segurança da navegação.

Colocadas tais premissas conceptuais, e de forma a permitir à autoridade competente para a protecção do transporte marítimo e dos portos (ACPTMP) uma visão ampla e abrangente das questões relacionadas com esta

matéria, entendeu-se necessário criar estruturas consultivas a nível central e local, para tratamento e definição das questões relacionadas com as medidas de protecção de navios e das instalações portuárias e, ainda, uma estrutura executiva portuária, com competências ao nível da coordenação da intervenção operacional das várias entidades nas áreas portuárias e respectivos acessos.

Para este efeito, considerou-se ainda que as matérias objecto do presente decreto-lei, ao integrarem, inequivocamente, o quadro de atribuições definido pelo artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 43/2002, de 2 de Março, designadamente nos aspectos respeitantes à segurança na faixa costeira, ao combate ao terrorismo e à prevenção e repressão da imigração clandestina, sublinham o âmbito institucional de intervenção do Conselho Coordenador do Sistema da Autoridade Marítima e definem o presente decreto-lei como uma peça fundamental de avaliação uniforme e integrada do exercício da autoridade do Estado no mar e nos portos.

Neste contexto, existem matérias de natureza legal e regulamentar no âmbito do citado regulamento e da Directiva n.º 2005/65/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro, que serão contempladas nos dois títulos ínsitos no presente diploma legal.

Assim, o presente decreto-lei dá corpo, no primeiro título, aos conceitos e define a estrutura básica de organização, estabelecendo a forma como, ao nível interno, as entidades e organismos se devem articular e a sua responsabilidade de actuação, bem como a consagração dos diversos planos de protecção, sendo que no segundo título contempla as matérias relativas à protecção e aos procedimentos.

Por outro lado, é importante salientar que a terminologia usada para definir «segurança» (das instalações portuárias e dos navios) na acepção do termo em língua inglesa *security* — em todo o articulado deste diploma, e em tudo que se relacione com matérias atinentes à segurança interna em âmbito marítimo — está consonante com a usada no Regulamento n.º 725/2004 e com o despacho conjunto n.º 168/2004. Assim, o vocábulo «protecção» foi adoptado para, no que estritamente se relacionar com estas matérias, traduzir o significado daquele termo, de forma a evitar, tanto quanto possível, eventuais conflitos com o âmbito do termo *safety*, comumente definido como segurança (marítima).

Finalmente, a recente Directiva n.º 2005/65/CE, relativa ao reforço da protecção nos portos, que tem como data limite de transposição o dia 15 de Junho de 2007, obriga a que a estrutura ora definida esteja consonante com o seu teor.

A tradução do termo *security* desta directiva não é coincidente com a que foi oportunamente tida em conta no Regulamento n.º 725/2004, o que obriga a uma uniformização com os conceitos previamente adoptados. Tal significa que os planos de segurança portuária previstos na directiva devem ser entendidos, no actual texto, como planos de protecção portuária e, de igual forma, a autoridade de segurança portuária deve ser entendida como autoridade de protecção portuária (*mutatis mutandis* para as demais definições), por forma a salvaguardar os conceitos anteriormente explicitados, i. e., «protecção» corresponde ao conceito de «security» e «segurança» ao conceito de «safety».

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## TÍTULO I

### Objecto, conceitos e estrutura orgânica

#### CAPÍTULO I

#### Objecto, âmbito de aplicação e definições

##### Artigo 1.º

###### Objecto

1 — O presente decreto-lei visa definir a estrutura básica de organização interna prevista no Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março, estabelecendo a forma como, ao nível interno, as entidades e organismos se devem articular e a sua responsabilidade de actuação, bem como a consagração dos diversos planos de protecção no âmbito do regulamento, e transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2005/65/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro, relativa ao estabelecimento de medidas comunitárias destinadas a reforçar a protecção nos portos face às ameaças de incidentes e a assegurar uma maior eficácia das medidas de protecção instituídas no citado regulamento, reforçando a protecção nos portos.

2 — O presente decreto-lei consagra a definição complementar de procedimentos e mecanismos funcionais de execução do Regulamento n.º 725/2004 e da Directiva n.º 2005/65/CE, designadamente o quadro de fiscalização e contra-ordenacional aplicável, os critérios e procedimentos específicos para execução do controlo de navios em portos nacionais no âmbito do Port State Control e as competências mínimas das organizações de protecção reconhecidas (RSO).

##### Artigo 2.º

###### Âmbito de aplicação

1 — As disposições do presente decreto-lei aplicam-se:

a) Aos seguintes tipos de navios que efectuem viagens internacionais, e respectivas companhias:

i) Navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;

ii) Navios de carga, incluindo embarcações de carga de alta velocidade, de arqueação bruta igual ou superior a 500;

iii) Unidades móveis de perfuração ao largo;

b) Às instalações portuárias e aos portos que servem os navios referidos na alínea anterior;

c) Aos navios de passageiros afectos ao tráfego marítimo nacional pertencentes à classe A na acepção do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 293/2001, de 20 de Novembro, relativo às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, às suas companhias e às instalações portuárias que os servem;

d) Aos navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 que efectuem viagens entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e entre estas Regiões.

2 — O presente decreto-lei não se aplica às instalações militares situadas nos portos.

### Artigo 3.º

#### Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Autoridade competente para a protecção do transporte marítimo e dos portos (ACPTMP)» a entidade que, ao nível nacional, coordena, implementa e supervisiona a aplicação das medidas de protecção previstas no regulamento e na directiva em relação aos navios, às instalações portuárias e aos portos;

b) «Autoridade de protecção do porto (APP)» a autoridade competente para as questões de protecção num porto;

c) «Cenários de crise» as situações de ocorrência de ameaças provocadas pela existência de intenção, capacidade e ou susceptibilidade de determinados grupos ou organizações para executar acções ilícitas e ou ataques terroristas;

d) «Certificado internacional de protecção do navio (ISSC)» o certificado emitido para um navio significando que o navio cumpre os requisitos estabelecidos no presente decreto-lei e no regulamento;

e) «Código ISPS» o código internacional para a protecção dos navios e das instalações portuárias da Organização Marítima Internacional (OMI), na sua versão actualizada;

f) «Comissão consultiva de protecção do porto (CCPP)» a comissão constituída em cada porto para aferir procedimentos e cooperação ao nível do porto;

g) «Companhia» a entidade definida na regra IX/1 da Convenção SOLAS 74;

h) «Conselho consultivo para a protecção do transporte marítimo e dos portos (CCPTMP)» o órgão consultivo da autoridade competente para protecção do transporte marítimo e dos portos;

i) «Convenção» a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, o Protocolo de 1988 e as emendas supervenientes, na sua versão actualizada;

j) «Data de aniversário» o dia e o mês de cada ano que corresponde à data em que o certificado ISSC ou a declaração de conformidade perdem a validade;

l) «Declaração de conformidade» a declaração emitida para uma instalação portuária quando esta cumpre os requisitos deste decreto-lei e do regulamento;

m) «Declaração de protecção» o acordo escrito estabelecido entre um navio e uma instalação portuária, ou outro navio com que aquele interaja, que especifica as medidas de protecção que cada um aplicará;

n) «Detenção do navio» a proibição formal de um navio sair para o mar em resultado de anomalias detetadas nos termos do presente decreto-lei, que, isolada ou conjuntamente, constituam uma ameaça séria para a protecção ou segurança das pessoas, do navio, ou outra propriedade;

o) «Directiva» a Directiva n.º 2005/65/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro;

p) «Inspeção aprofundada» uma inspeção suplementar em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a uma vistoria aprofundada, no que se refere à verificação do cumprimento das prescrições deste decreto-lei e do regulamento;

q) «Instalação *offshore*» qualquer plataforma fixa ou flutuante que opere na ou sobre a plataforma continental portuguesa;

r) «Instalação portuária (IP)» o local onde tem lugar a *interface* navio/porto, incluindo, se aplicável, os fundeadouros, os cais de espera e os acessos pelo lado do espelho de água;

s) «*Interface* navio-porto» as interações que ocorrem quando um navio é directa e imediatamente afectado por actividades que implicam o movimento de pessoas ou mercadorias, ou a prestação de serviços portuários, de ou para o navio;

t) «Não conformidade essencial» qualquer desvio identificável que constitua uma séria ameaça à protecção marítima, obrigando a imediata acção correctiva ou qualquer situação de incumprimento efectivo e sistemático de um requisito obrigatório do presente decreto-lei ou do regulamento;

u) «Oficial de protecção da companhia (OPC)» a pessoa designada pela companhia como responsável para garantir a realização da avaliação da protecção do navio e a elaboração do plano de protecção do navio e a sua apresentação para aprovação, e subsequente aplicação e manutenção, bem como pela ligação com os oficiais de protecção dos portos, das instalações portuárias e dos navios;

v) «Oficial de protecção da instalação portuária (OPIP)» o elemento designado pela respectiva instalação portuária que assegura a elaboração, a manutenção e a aplicação do plano de protecção da respectiva instalação e que é responsável pela ligação com os oficiais de protecção do porto, dos navios e das companhias;

x) «Oficial de protecção do navio (OPN)» o elemento da tripulação, que responde perante o comandante, designado pela companhia como responsável pela protecção do navio, pela aplicação e manutenção do plano de protecção do navio, cabendo-lhe, ainda, assegurar a ligação com o oficial de protecção da companhia e os oficiais de protecção dos portos e das instalações portuárias;

z) «Oficial de protecção do porto (OPP)» o elemento designado pela respectiva administração portuária que assegura a elaboração, a manutenção e a aplicação do plano de protecção do porto e que é responsável pela coordenação e ligação com os oficiais de protecção das instalações portuárias no porto respectivo, dos navios e das companhias, bem como com as outras entidades envolvidas no respectivo plano de protecção, sendo que, sempre que se trate de avaliar informação relacionada com situações em que esteja em causa a segurança interna, em qualquer dos níveis previstos no artigo 25.º, o OPP ficará na dependência funcional do capitão do porto, com quem deve articular a aplicação das medidas previstas, e respectiva actuação, no plano de protecção do porto;

aa) «Organização de protecção reconhecida para navios (OPRN)» os organismos reconhecidos em conformidade com as disposições do artigo 31.º deste decreto-lei, autorizados a proceder às avaliações, aprovações, verificações ou actividades de certificação dos navios abrangidos pelo regulamento;

bb) «Parte A do Código ISPS» o preâmbulo e as prescrições obrigatórias que constituem a parte A do Código ISPS, constantes do anexo II do regulamento, respeitantes às disposições do capítulo XI-2 da Convenção SOLAS, na sua versão actualizada;

cc) «Parte B do Código ISPS» as orientações que constituem a parte B do Código ISPS, constantes do anexo III do regulamento, respeitantes às disposições do capítulo XI-2 da Convenção SOLAS, na sua versão alterada, e às disposições da parte A do Código ISPS, na sua versão actualizada;

dd) «Plano de protecção da instalação portuária (PIPP)» o plano elaborado para garantir a aplicação de medidas destinadas a reforçar a protecção da instalação portuária, bem como dos navios, das pessoas, da carga, das unidades de transporte de carga e das provisões dos navios no interior da instalação portuária;

ee) «Plano de protecção do navio (PPN)» o plano elaborado para garantir a aplicação, a bordo do navio, de medidas destinadas a proteger as pessoas, a carga, as unidades de transporte de carga, as provisões de bordo e o próprio navio;

ff) «Plano de protecção do porto (PPP)» o plano elaborado para garantir a aplicação de medidas destinadas a reforçar a protecção do porto e que incorpora os planos de protecção das instalações portuárias existentes no seu perímetro elaborados nos termos do regulamento;

gg) «Ponto de contacto para a protecção do transporte marítimo (PCPTM)» a entidade a quem compete assegurar a ligação com a Comissão Europeia e os outros Estados membros para facilitar, supervisionar e prestar informações sobre a aplicação das medidas de protecção do transporte marítimo estabelecidas no regulamento;

hh) «Ponto de contacto para a protecção dos portos (PCPP)» a entidade a quem compete ser o interlocutor da Comissão e dos outros Estados membros para facilitar, supervisionar e prestar informações sobre a aplicação das medidas de protecção portuária estabelecidas na directiva;

ii) «Porto» a área em terra e na água, com os limites definidos pelo Estado, em que foram feitas obras e instalados equipamentos que permitam, principalmente, a recepção de navios, a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a recepção e entrega de mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros, no qual é exercida a autoridade do Estado, especificamente em termos de acesso e ou de recusa de entradas e largadas;

jj) «Porto internacional» todo o porto designado por um Estado, em cujo território está situado, onde são levadas a efeito as formalidades de controlo aduaneiro, de imigração, de saúde pública, fitossanitário e outros procedimentos similares relativos ao tráfego com outros Estados membros da União Europeia (UE) e com países terceiros;

ll) «Porto Schengen» todo o porto designado por um Estado, em cujo território está situado, onde se efectuam, de forma regular, movimentos de entrada e saída de tráfego de e para território do Espaço Schengen;

mm) «Protecção do transporte marítimo e dos portos» o conjunto das medidas preventivas a aplicar em âmbito marítimo destinadas a reforçar a protecção dos navios, das instalações portuárias e dos portos, na acepção do termo em língua inglesa *security*;

nn) «Regulamento» o Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março;

oo) «Segurança interna» o conjunto de actividades desenvolvidas pelo Estado tendo em vista, designadamente, garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens e prevenir a criminalidade e que, ao abrigo da Lei n.º 20/87, de 12 de Junho, são exercidas nos termos da lei penal e processual

penal e das leis orgânicas das polícias e serviços de segurança;

pp) «Viagem internacional» qualquer viagem com início num porto nacional até um porto situado fora do território nacional, ou inversamente.

## CAPÍTULO II

### Estrutura orgânica

#### Artigo 4.º

##### Competências em matéria de protecção do transporte marítimo e dos portos

São competentes em matéria de protecção do transporte marítimo e dos portos, no âmbito do presente decreto-lei:

a) O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), como autoridade competente para a protecção do transporte marítimo e dos portos, ponto de contacto para a protecção do transporte marítimo e ponto de contacto para a protecção dos portos;

b) A Autoridade Marítima Nacional (AMN), enquanto cúpula hierárquica da Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), e as capitánias dos portos como órgãos locais desta, designadamente nas matérias relativas à segurança interna e, igualmente, nas matérias de protecção, de harmonia com o disposto no Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março, nos termos previstos no plano de protecção do porto;

c) As administrações portuárias (AP), como autoridades portuárias, de harmonia com o previsto no Decreto-Lei n.º 46/2002, de 2 de Março, e como APP, nos termos previstos no plano de protecção do porto;

d) A Polícia Judiciária (PJ), em matéria de prevenção e investigação criminal;

e) O Serviço de Informações de Segurança (SIS), no âmbito do Sistema de Informações da República Portuguesa, em matéria de produção de informações destinadas a garantir a segurança interna e necessárias para prevenir a sabotagem, o terrorismo, a espionagem e a prática de actos que, pela sua natureza, possam alterar ou destruir o Estado de direito constitucionalmente estabelecido;

f) A Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo (DGAIEC), no âmbito do controlo de mercadorias e bens pessoais, bem como em matéria de investigação criminal;

g) O Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), na vigilância e fiscalização da circulação de pessoas nos postos de fronteira, podendo impedir o desembarque de passageiros e tripulantes de embarcações quando os mesmos não satisfaçam os requisitos legais exigíveis para o efeito;

h) A Autoridade Nacional de Saúde (ANS), em matéria de riscos para a saúde pública;

i) A Polícia de Segurança Pública (PSP), no exercício das suas competências territoriais, especialmente no âmbito da prevenção, investigação e repressão da criminalidade e das competências que lhe estão exclusivamente atribuídas;

j) A Guarda Nacional Republicana (GNR), no âmbito das suas competências em razão da matéria e do território.

## Artigo 5.º

**Autoridade competente para a protecção do transporte marítimo e dos portos**

1 — À ACPTMP compete:

a) Coordenar, implementar e supervisionar a aplicação das medidas de protecção previstas no regulamento, no capítulo XI-2 da Convenção SOLAS e no Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias, da OMI, bem como das medidas de protecção dos portos previstas na directiva;

b) Desempenhar as funções de ponto de contacto para a protecção do transporte marítimo e para a protecção dos portos, nos termos dos n.ºs 2 e 3 do presente artigo;

c) Estabelecer, com base na informação recebida do centro coordenador de operações de protecção do Porto (CCOPP), ou quando lhe seja comunicado pelo Gabinete Coordenador de Segurança, através dos órgãos da estrutura da DGAM, os níveis de protecção vigentes em cada momento para os navios, as instalações portuárias e os portos;

d) Decidir da aplicação das medidas de controlo previstas na regra 9.2 do anexo I do regulamento;

e) Decidir quais as instalações portuárias e os portos que, a cada momento, devem possuir plano de protecção;

f) Assegurar que os navios, as instalações portuárias e os portos abrangidos pelo regulamento e pela directiva elaboram e mantêm actualizados os respectivos planos de protecção;

g) Aprovar os planos de protecção dos navios;

h) Rever e aprovar a avaliação da protecção de uma instalação portuária, quando essa avaliação tiver sido efectuada por uma organização de protecção reconhecida;

i) Aprovar os planos de protecção da instalação portuária, sob parecer da autoridade de protecção do porto;

j) Aprovar os planos de protecção do porto, em articulação com a DGAM, depois de apreciados na CCPP;

l) Proceder à realização das verificações e certificação previstas nos anexos II e III do regulamento;

m) Adotar as medidas necessárias, tendo em conta as informações que lhe tenham sido facultadas;

n) Reconhecer e fiscalizar as entidades às quais podem ser cometidas competências em matéria de avaliação de protecção e de elaboração dos planos de protecção do navio, da instalação portuária e do porto;

o) Certificar os oficiais de protecção da instalação portuária e os oficiais de protecção do porto, bem como manter registo actualizado identificativo das pessoas que exercem tais funções;

p) Aplicar as sanções constantes do presente decreto-lei;

q) Assessorar a tutela na definição das políticas de protecção do transporte marítimo e dos portos;

r) Definir, através de regulamentos, as regras necessárias à aplicação das disposições previstas no regulamento.

2 — A ACPTMP é, em articulação com a DGAM, o ponto de contacto para assistência a navios, designadamente para assegurar o serviço operacional, através do qual os navios podem obter conselho ou assistência e para o qual podem comunicar problemas de protecção relativos a outros navios, movimentos ou comunicações, na acepção do n.º 2 da regra 7 do capítulo XI-2 da

Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, na redacção que lhe foi dada pelo anexo I do regulamento.

3 — A ACPTMP é, em articulação com a DGAM e com as AP, o ponto de contacto para a protecção dos portos.

## Artigo 6.º

**Autoridade Marítima Nacional e respectivos órgãos**

A AMN, através dos órgãos regionais e locais da DGAM, exerce, no âmbito do presente decreto-lei, as competências que lhe estão cometidas no âmbito da segurança interna, designadamente as constantes da Lei n.º 20/87, de 12 de Junho, e em matéria de protecção, nos termos do Decreto-Lei n.º 44/2002, de 2 de Março.

## Artigo 7.º

**Autoridade de protecção do porto**

1 — Para cada porto abrangido pelo presente decreto-lei, a APP é a respectiva autoridade portuária.

2 — A APP é responsável pela realização da avaliação de protecção do porto e pela elaboração, manutenção, actualização e implementação do PPP aprovado pela ACPTMP.

## Artigo 8.º

**Conselho consultivo para a protecção do transporte marítimo e dos portos**

1 — O CCPTMP é o órgão consultivo da ACPTMP responsável pela coordenação das várias entidades que intervêm na definição e aplicação das normas, recomendações e procedimentos de protecção para navios, instalações portuárias e portos.

2 — O CCPTMP tem a seguinte composição:

- a) Um representante da ACPTMP, que preside;
- b) Um representante da DGAM;
- c) Um representante da PJ;
- d) Um representante da DGAIEC;
- e) Um representante do SIS;
- f) Um representante da ANS;
- g) Um representante da PSP;
- h) Um representante do SEF;
- i) Um representante da GNR;
- j) Um representante de cada uma das AP;
- l) Um representante das companhias.

3 — Compete ao CCPTMP:

- a) Elaborar o regulamento de funcionamento interno;
- b) Emitir pareceres e orientações para a protecção do transporte marítimo e dos portos;
- c) Propor, ao nível central, metodologias de trabalho e acções de gestão que favoreçam um melhor desempenho de todas as entidades, designadamente através da sua eficaz coordenação;
- d) Avaliar as recomendações feitas pelos órgãos consultivos locais.

4 — Sempre que se afigure útil ou necessário, podem, por iniciativa do presidente, ser convidadas a participar nas reuniões do CCPTMP outras entidades, públicas ou privadas.

5 — A ACPTMP presta o apoio técnico e administrativo necessário ao funcionamento do CCPTMP.

## Artigo 9.º

**Comissão consultiva de protecção do porto**

1 — Em cada porto é constituída uma CCPP, com a seguinte composição:

- a) O presidente do conselho de administração do IPTM ou o presidente da respectiva administração portuária, consoante se trate, respectivamente, de um porto secundário ou de um porto principal, que preside;
- b) O capitão do porto;
- c) O OPP;
- d) Um representante da PJ;
- e) Um representante da DGAIEC;
- f) Um representante do SEF;
- g) Um representante da autoridade de saúde concelhia ou regional, quando houver mais de um município envolvido;
- h) Um representante da GNR — Brigada Fiscal;
- i) Um representante da PSP e ou da GNR, em função das matérias e das competências referidas nos termos das alíneas i) e j) do artigo 4.º;
- j) Um representante municipal ou distrital da protecção civil, quando houver mais de um município envolvido.

2 — Os representantes deverão ser preferencialmente designados de entre os membros das estruturas locais de cada entidade, de modo a permitir uma melhor operacionalidade da comissão.

3 — À CCPP compete, designadamente:

- a) Elaborar o regulamento de funcionamento interno;
- b) Aferir procedimentos e formatos de cooperação entre as várias entidades envolvidas;
- c) Efectuar sugestões e recomendações à ACPTMP, no âmbito da protecção do transporte marítimo, das instalações portuárias e dos portos;
- d) Apreciar os PPP, bem como as suas alterações, sob parecer vinculativo do capitão do porto.

4 — Por proposta de qualquer membro da CCPP, podem participar nas reuniões de trabalho outras entidades, públicas ou privadas.

5 — De todas as reuniões de cada CCPP serão remetidas actas à ACPTMP.

6 — A APP presta o apoio técnico e administrativo necessário ao funcionamento do CCPTMP.

## Artigo 10.º

**Centro coordenador de operações de protecção do porto**

1 — O CCOPP funciona para todos os níveis de protecção estabelecidos no artigo 25.º e especificamente em situações iminentes de crise ou situações de ocorrência de ameaças.

2 — O CCOPP funciona nas instalações da autoridade portuária ou da capitania do porto e é composto pela autoridade marítima, pela autoridade portuária e pelos responsáveis das forças de segurança com competências na área do porto.

3 — Sempre que se avalie informação relacionada com situações previstas na lei de segurança interna, em qualquer dos níveis previstos no artigo 25.º, o OPP ficará na dependência funcional do capitão do porto, com quem deve articular a aplicação das medidas previstas no respectivo plano de protecção.

4 — A informação, os sistemas de comando e controlo e outras funcionalidades do CCOPP estão, também, localizadas e a funcionar na plenitude das suas capacidades na capitania do porto.

5 — O CCOPP é coordenado em conformidade com o definido no PPP, competindo-lhe assegurar a resposta aos vários cenários, designadamente nos níveis mais elevados, a cenários de crise, garantindo, designadamente, a execução das acções e operações que envolvam questões do âmbito da segurança interna.

6 — Por iniciativa da autoridade portuária ou do capitão do porto, podem integrar os trabalhos e reuniões do CCOPP outras entidades públicas ou privadas ou peritos cuja participação seja tida como útil ou necessária.

7 — As reuniões no CCOPP são, ordinariamente, trimestrais, podendo ser convocadas, extraordinariamente, por qualquer dos seus membros, nos termos previstos no PPP desde que a existência de situações que configurem ameaças à protecção das instalações portuárias e ao porto assim o recomendem ou exijam.

8 — A autoridade portuária transmite à ACPTMP as informações necessárias ao exercício das competências estabelecidas no artigo 5.º

## Artigo 11.º

**Coordenação operacional**

1 — A coordenação operacional das entidades ou órgãos referidos no presente decreto-lei é assegurada pelos respectivos dirigentes máximos.

2 — A coordenação operacional de cada um dos órgãos referidos no número anterior, ao nível de porto, é exercida mediante delegação dos respectivos dirigentes máximos.

## TÍTULO II

**Medidas de protecção e procedimentos**

## CAPÍTULO I

**Controlo e prescrições**

## Artigo 12.º

**Prescrições obrigatórias**

Os navios abrangidos pelo presente decreto-lei, as companhias que os exploram e as instalações portuárias que os servem devem satisfazer integralmente as prescrições que constam dos anexos I e II do regulamento, bem como as prescrições especificadas no n.º 5 do artigo 3.º do regulamento.

## Artigo 13.º

**Fornecimento de informações antes da entrada do navio num porto nacional**

1 — Todos os navios abrangidos pelo presente decreto-lei, sempre que anunciarem a sua intenção de entrar num porto nacional, devem fornecer à AP desse porto as informações constantes do ponto 2.1 da regra 9 do anexo I do regulamento, relativamente às 10 últimas escalas em instalações portuárias.

2 — As informações referidas no número anterior devem ser fornecidas com uma antecedência mínima de vinte e quatro horas ou, o mais tardar, no momento

em que o navio larga do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a vinte e quatro horas ou se o porto de escala não for conhecido, ou se mudar de porto de escala durante a viagem, logo que esse porto seja conhecido.

3 — A informação é disponibilizada às entidades constituintes do CCOPP e ao OPIP da instalação em que o navio pretende entrar.

4 — Sem prejuízo do que se encontra estabelecido em termos de medidas aplicáveis no âmbito do Port State Control, se na sequência da análise efectuada pelo CCOPP à informação prestada pelo navio for decidido aplicar alguma das medidas previstas no ponto 2.5 da regra 9 do anexo I do regulamento, a autoridade portuária deve, imediatamente, comunicar à ACPTMP a medida que foi decidida aplicar pelo CCOPP.

5 — Caberá à ACPTMP informar imediatamente, por escrito, a administração do Estado de bandeira do navio, a OPRN que emitiu o certificado internacional de protecção do navio (ISSC) ou o certificado internacional de protecção do navio provisório (ISSC provisório), a OMI e a Comissão Europeia das medidas de controlo que foi decidido aplicar e dos motivos que as justificam.

6 — Os navios que não fornecerem as informações referidas no n.º 1 não serão autorizados a entrar no porto, excepto se estiverem isentos ao abrigo do artigo 7.º do regulamento.

7 — A autoridade portuária deve manter por um período de três anos, em suporte de papel ou informático, as informações prestadas pelos navios no âmbito do regulamento.

#### Artigo 14.º

##### Controlo de protecção no porto nacional

1 — Os navios estrangeiros abrangidos pelo presente decreto-lei que escalem ou se encontrem ancorados num porto nacional ou numa instalação *offshore* podem ficar sujeitos ao controlo dos certificados ISSC ou ISSC provisório, o qual será realizado exclusivamente pelos inspectores que preencham os critérios de qualificação previstos no anexo III do Decreto-Lei n.º 284/2003, de 8 de Novembro.

2 — Quando existam motivos inequívocos para crer que o navio não satisfaz as prescrições do presente decreto-lei, designadamente os previstos no seu anexo I, que dele faz parte integrante, ou não seja apresentado um certificado válido, quando solicitado, o navio fica sujeito a uma ou várias das medidas de controlo previstas no ponto 1.3 da regra 9 do anexo I do regulamento.

3 — As medidas de controlo referidas no número anterior serão decididas nos termos do Decreto-Lei n.º 284/2003, de 8 de Novembro.

4 — No final da inspecção aprofundada, o inspector deve entregar ao comandante do navio ou ao OPN um documento que contenha, pelo menos, os elementos constantes do anexo II do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, no qual especificará os resultados da inspecção, os elementos relativos às decisões tomadas e as medidas de correcção a tomar pelo comandante ou companhia.

5 — Sempre que seja aplicada ao navio uma ou várias das medidas de controlo prescritas no n.º 2 deste artigo, a ACPTMP informará de imediato, por escrito, a administração do Estado de bandeira do navio, a OPRN que emitiu o certificado ISSC ou ISSC provisório, a OMI, a Comissão Europeia e a autoridade portuária da decisão tomada e dos motivos que a justificam.

6 — A AMN pode, no âmbito das suas competências, emitir orientações e determinar acções e medidas especiais de reforço da protecção dos navios que acedam a portos nacionais e ou que visem fazer face a eventuais ameaças a concretizar em águas sob jurisdição nacional.

## CAPÍTULO II

### Protecção das instalações portuárias e dos portos

#### Artigo 15.º

##### Avaliação de protecção do porto

1 — Cada porto abrangido por este decreto-lei é sujeito a uma avaliação de protecção a realizar pela APP, tendo as entidades referidas no n.º 1 do artigo 8.º deste decreto-lei de colaborar com a APP na realização dessas avaliações.

2 — Todo o mecanismo de avaliação da protecção decorrente da aplicação do presente decreto-lei deverá respeitar os limites jurisdicionais estabelecidos na lei, podendo incluir a avaliação de riscos externos.

3 — Compete ao CCPTMP definir a metodologia de trabalho para a realização das avaliações de protecção do porto.

4 — A avaliação de protecção do porto deve ter em conta as características específicas das diferentes partes do porto, as avaliações de protecção das instalações portuárias existentes nos seus limites e abrangidas pelo regulamento e incluir, pelo menos, os elementos constantes do anexo III deste decreto-lei, do qual faz parte integrante.

5 — Compete à ACPTMP, em articulação com a DGAM, aprovar a avaliação de protecção de cada porto, sob parecer da CCPP.

6 — A avaliação de protecção do porto é revista de cinco em cinco anos ou sempre que se registre um incidente de protecção no porto, uma não conformidade essencial ou as circunstâncias em que a avaliação foi efectuada tenham sido alteradas ou deixem de ser válidas.

#### Artigo 16.º

##### Plano de protecção do porto

1 — O PPP é redigido em português e deve ter devidamente em conta as características específicas das diferentes áreas do porto, deve identificar, para cada nível de protecção, os procedimentos a seguir, as medidas a instituir e as acções a desenvolver e deve observar, no mínimo, os requisitos estabelecidos no anexo IV do presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

2 — Os planos dos portos que recebam navios de mar que transportem passageiros e veículos têm de incluir, adicionalmente aos requisitos estabelecidos no anexo IV do presente decreto-lei, medidas de protecção aplicáveis a passageiros e veículos.

3 — Os planos de protecção do porto, elaborados em três exemplares, são aprovados pela ACPTMP, em articulação com a DGAM, depois de apreciados na CCPP e sob parecer vinculativo do capitão do porto, e terão a seguinte distribuição:

- a) ACPTMP;
- b) Autoridade portuária;
- c) Capitania do porto.

4 — Compete à autoridade competente para a protecção do transporte marítimo e dos portos facultar o

acesso ao plano de protecção do porto às restantes entidades referidas no artigo 4.º deste decreto-lei.

5 — Os planos de protecção do porto são revistos de cinco em cinco anos.

6 — As seguintes modificações ao PPP carecem de aprovação prévia da ACPTMP antes de vigorarem:

- a) Requisitos de acesso;
- b) Requisitos de controlo dos documentos de identificação, das bagagens e da carga;
- c) Procedimentos e medidas para o tratamento de carga, bagagem, bancas, provisões ou pessoas suspeitas, incluindo a designação de uma zona protegida, bem como de outros problemas de protecção e incidentes de violação da protecção do porto;
- d) Requisitos de vigilância de zonas ou de actividades nelas exercidas;
- e) Comunicações e habilitação de protecção;
- f) Notificação de incidentes de protecção;
- g) Requisitos de formação e de realização de exercícios;
- h) Organização operacional da protecção do porto e métodos de trabalho;
- i) Procedimentos de adaptação e actualização do plano.

#### Artigo 17.º

##### Planos de protecção das instalações portuárias

1 — Cabe às administrações das instalações portuárias (AIP), através do respectivo OPIP, em articulação com a autoridade portuária, elaborar e manter actualizado o PPIP.

2 — Os PPIP contêm as medidas a aplicar em cada nível de protecção, ficam à guarda do respectivo oficial de protecção e devem incluir, pelo menos, as prescrições constantes da secção 16.3 do anexo II do regulamento, parágrafos 16.3 e 16.8 do anexo III do regulamento e ainda o disposto nos artigos 33.º e 34.º do presente decreto-lei.

3 — Os PPIP estabelecem ainda a forma como os OPIP se articulam com as outras entidades com competências conferidas na área portuária, designadamente com as entidades referidas no artigo 4.º

4 — Após a respectiva aprovação pela ACPTMP, sob parecer da respectiva APP, os PPIP, elaborados em português, em quatro exemplares, numerados sequencialmente, são distribuídos pelas seguintes entidades:

- i) ACPTMP;
- ii) Instalação portuária;
- iii) Administração portuária;
- iv) Capitania do porto.

5 — Os PPIP são revistos de cinco em cinco anos.

6 — As seguintes modificações ao PPIP carecem de aprovação prévia da ACPTMP antes de vigorarem:

- a) As medidas destinadas a prevenir a introdução na instalação portuária ou a bordo de um navio de armas, substâncias perigosas ou engenhos destinados a serem utilizados contra pessoas, navios ou portos e cujo transporte não é autorizado;
- b) As medidas destinadas a prevenir o acesso não autorizado à instalação portuária, aos navios nela atracados e às zonas da instalação de acesso restrito;
- c) Os procedimentos de resposta a ameaças à protecção ou violações da protecção, incluindo as dispo-

sições necessárias para o prosseguimento das operações críticas da instalação portuária ou da *interface* navio-porto;

d) Os procedimentos de resposta às instruções de protecção emitidas para o nível de protecção 3 pela ACPTMP;

e) Os procedimentos de evacuação em caso de ameaça à protecção ou violação da protecção;

f) Os procedimentos de *interface* com as actividades de protecção do navio;

g) Os procedimentos de notificação de incidentes de protecção;

h) A identificação do oficial de protecção da instalação portuária, incluindo os dados de contacto para as vinte e quatro horas do dia;

i) As medidas destinadas a assegurar a protecção das informações contidas no plano;

j) As medidas destinadas a assegurar a protecção efectiva da carga e do equipamento de movimentação de carga na instalação portuária;

l) Os procedimentos de resposta à activação do sistema de alerta de protecção de um navio que se encontre na instalação portuária;

m) Os procedimentos utilizados para facilitar a ida a terra do pessoal do navio e as substituições de pessoal do navio, bem como o acesso de visitantes ao navio, incluindo os representantes das organizações sociais e sindicais dos marítimos.

7 — A ACPTMP deverá ser informada atempadamente das medidas de protecção não implementadas dentro do prazo previsto no plano de protecção, a fim de serem estabelecidas medidas de protecção temporárias que assegurem um grau de protecção equivalente durante o período de transição.

8 — Compete à ACPTMP facultar o acesso ao PPIP às restantes entidades referidas no artigo 4.º

9 — Nas actividades de controlo e de vigilância relativas a matérias relacionadas com pessoas, meios de transporte, mercadorias e bens pessoais, previstas no PPIP, efectuadas pelas entidades referidas no artigo 4.º, os OPIP articulam-se com aquelas entidades.

10 — O pessoal de vigilância no controlo de acesso às instalações portuárias pode efectuar revistas pessoais e às viaturas que pretendam entrar nas mesmas, com o estrito objectivo de impedir a entrada de objectos e substâncias proibidas ou susceptíveis de gerar ou possibilitar actos de violência.

#### Artigo 18.º

##### Processo de certificação dos portos

1 — Todos os portos abrangidos pelo presente decreto-lei terão de possuir uma declaração de conformidade emitida pela ACPTMP, de acordo com o modelo a estabelecer em portaria do ministro que tutela os transportes marítimos.

2 — A declaração de conformidade será emitida pela ACPTMP, após terem sido aprovados a avaliação de protecção do porto e o PPP, o OPP ter sido certificado e ter sido realizada, pelo CCPTMP, uma verificação inicial ao porto.

3 — O porto deve requerer à ACPTMP a emissão da declaração de conformidade, enviando para o efeito três exemplares do PPP, elaborado em conformidade com o disposto no artigo 16.º deste decreto-lei, bem



como a apreciação do CCPP com o parecer vinculativo do capitão do porto.

4 — A declaração de conformidade é válida por um período máximo de cinco anos a contar da data de aprovação do plano do porto.

5 — A declaração de conformidade pode ser renovada por iguais períodos de cinco anos, desde que a verificação de renovação a realizar pelo CCPTMP, a intervalos de cinco anos, comprove que o sistema de protecção do porto e os equipamentos de protecção conexos continuam a satisfazer as prescrições descritas no PPP aprovado.

6 — Para além das verificações iniciais e de renovação, os portos serão ainda sujeitos a uma verificação intermédia a ser realizada pelo CCPTMP, entre o 2.º e o 3.º aniversários da declaração, a qual incluirá a inspecção do sistema de protecção do porto e dos equipamentos de protecção conexos, a fim de comprovar que continuam em estado satisfatório, sendo os resultados desta verificação transmitidos, através de relatório, à ACPTMP.

#### Artigo 19.º

##### Processo de certificação das instalações portuárias

1 — Todas as instalações portuárias abrangidas pelo presente decreto-lei devem possuir uma declaração de conformidade emitida pela ACPTMP, de acordo com o modelo a estabelecer em portaria do ministro que tutela os transportes marítimos.

2 — A declaração de conformidade será emitida pela ACPTMP, após terem sido aprovados a avaliação de protecção da instalação portuária e o PPIP, do OPIP ter sido certificado e de ter sido realizada uma verificação inicial à instalação portuária.

3 — A instalação portuária deve requerer à ACPTMP a emissão da declaração de conformidade, enviando para o efeito quatro exemplares do PPIP redigidos em português e elaborado com base na respectiva avaliação de protecção, bem como o parecer da respectiva APP.

4 — A declaração de conformidade é válida por um período máximo de cinco anos a contar da data de aprovação do PPIP.

5 — A ACPTMP poderá emitir uma declaração de conformidade por um período não superior a um ano, após ter aprovado a avaliação de protecção da instalação portuária, o PPIP, de ter certificado o OPIP, e enquanto a verificação inicial não tiver sido realizada.

6 — A declaração de conformidade pode ser renovada por iguais períodos de cinco anos desde que a verificação de renovação, a realizar a intervalos de cinco anos, comprove que o sistema de protecção da instalação portuária e os equipamentos de protecção conexos satisfazem as prescrições obrigatórias estabelecidas no artigo 12.º deste decreto-lei e no PPIP aprovado e estão em estado satisfatório.

7 — Para além das verificações iniciais e de renovação, as instalações portuárias serão ainda sujeitas a uma verificação intermédia a ter lugar entre o 2.º e o 3.º aniversários da declaração, a qual incluirá a inspecção do sistema de protecção da instalação portuária e dos equipamentos de protecção conexos a fim de comprovar que continuam em estado satisfatório, sendo esta verificação averbada na declaração de conformidade.

8 — A declaração de conformidade pode perder a validade nos seguintes casos:

- a) Ter ocorrido uma não conformidade essencial;
- b) A instalação portuária ter deixado de estar abrangida por este decreto-lei e pelo regulamento.

#### Artigo 20.º

##### Treinos no domínio da protecção da instalação portuária

1 — A fim de garantir a aplicação eficaz do PPIP, garantir que o pessoal da instalação portuária é competente para desempenhar todas as funções de protecção que lhe estão atribuídas e identificar eventuais deficiências do sistema de protecção que tenham de ser corrigidas, devem ser realizados treinos dentro dos intervalos previstos neste artigo, tendo em conta o tipo de operações realizadas na instalação portuária, as substituições de pessoal, o tipo de navios que a instalação portuária serve e outros aspectos considerados pertinentes.

2 — Os treinos devem realizar-se pelo menos de três em três meses, a menos que as circunstâncias específicas determinem outra frequência, e deverão colocar à prova, entre outros aspectos enumerados no plano, as ameaças constantes do parágrafo 15.11 do anexo III do regulamento.

#### CAPÍTULO III

##### Protecção dos navios

#### Artigo 21.º

##### Avaliação de protecção do navio

1 — A avaliação de protecção do navio é parte integrante e essencial do processo de elaboração e actualização do PPN e compete ao OPC assegurar que esta avaliação é realizada para cada navio da frota da companhia, de acordo com as prescrições da secção 8 do anexo II e dos parágrafos 8.3 a 8.10 do anexo III do regulamento.

2 — A avaliação de protecção do navio deve ser documentada através de um relatório contendo um resumo da forma como a avaliação foi realizada, a descrição de cada vulnerabilidade identificada na avaliação e a descrição das contramedidas que poderão ser utilizadas para lhes fazer face.

3 — A avaliação de protecção do navio deve ser revista de cinco em cinco anos, ou sempre que se registre um incidente de protecção com o navio, uma não conformidade essencial, a aplicação por parte de um Estado Contratante de uma ou várias das medidas de controlo previstas na regra 9 do anexo I do regulamento, ou as circunstâncias em que a avaliação foi efectuada tenham sido alteradas ou deixem de ser válidas.

4 — O relatório da avaliação de protecção do navio deve ser sempre aprovado pelo OPC e deve ser mantido por forma a impedir o acesso ou a divulgação não autorizados.

#### Artigo 22.º

##### Plano de protecção do navio

1 — Cada navio de bandeira portuguesa abrangido pelo presente decreto-lei deve ter a bordo um plano de protecção aprovado pela ACPTMP ou, em alternativa, por uma OPRN reconhecida pela ACPTMP.

2 — Os planos dos navios que arvoram bandeira portuguesa serão redigidos na língua de trabalho do navio, e, se esta não for o inglês, o francês ou o espanhol, incluir-se-á uma tradução numa destas línguas.

3 — Os planos devem incluir, pelo menos, as prescrições constantes da secção 9.4 do anexo II e do parágrafo 9.2 do anexo III, ambos do regulamento, e do arti-

go 33.º do presente decreto-lei, devendo ainda enunciar claramente a autoridade do comandante.

4 — As modificações a seguir mencionadas e que digam respeito ao PPN aprovado, ou aos equipamentos de protecção nele especificados, carecem de aprovação prévia da ACPTMP, ou da OPRN, antes de serem incorporadas no plano aprovado e aplicadas pelo navio:

a) As medidas destinadas a prevenir a introdução a bordo de armas, substâncias perigosas ou engenhos destinados a serem utilizados contra pessoas, navios ou portos e cujo transporte não é autorizado;

b) A identificação das zonas de acesso restrito e as medidas destinadas a prevenir a entrada não autorizada nas mesmas;

c) As medidas destinadas a prevenir o acesso não autorizado ao navio;

d) Os procedimentos de resposta a ameaças à protecção ou violações da protecção, incluindo as disposições necessárias para o prosseguimento das operações de bordo críticas ou da *interface* navio-porto;

e) Os procedimentos de resposta às instruções de protecção emitidas para o nível de protecção 3 por Governos Contratantes;

f) Os procedimentos de evacuação em caso de ameaça à protecção ou violação da protecção;

g) Os procedimentos de notificação de incidentes de protecção;

h) A identificação dos locais a bordo onde se situam os comandos de activação do sistema de alerta de protecção do navio;

i) Os procedimentos, instruções e orientações para a utilização do sistema de alerta de protecção do navio, incluindo o ensaio, a activação, a desactivação e a reposição na situação inicial, e para evitar falsos alertas.

5 — As modificações introduzidas no PPN ou em equipamentos de protecção especificados no número anterior devem ser documentadas de modo que indiquem claramente essa aprovação, devendo essa documentação estar disponível a bordo e ser apresentada conjuntamente com o certificado ISSC ou ISSC provisório.

#### Artigo 23.º

##### Processo de certificação dos navios

1 — Todos os navios de pavilhão nacional abrangidos pelo presente decreto-lei não podem operar sem possuir um certificado ISSC ou um certificado ISSC provisório.

2 — Os certificados referidos no número anterior devem ser solicitados pela companhia interessada à ACPTMP, ou a uma OPRN.

3 — O requerimento da companhia solicitando a emissão do certificado ISSC ou do ISSC provisório deve ser acompanhado de três cópias do PPN e da avaliação de protecção, com base na qual o plano foi elaborado, sendo cada plano redigido na língua de trabalho do navio, e, se esta língua não for o inglês, o francês ou o espanhol, incluir-se-á uma tradução numa destas línguas.

4 — O certificado ISSC é válido por um período de cinco anos a contar da data da sua emissão.

5 — O certificado ISSC provisório é válido por um período de seis meses, ou até à data de emissão do certificado ISSC se esta data for anterior, e não pode ser prorrogado.

6 — Os modelos dos certificados ISSC, emitidos ao abrigo deste decreto-lei, serão estabelecidos em portaria do ministro que tutela os transportes marítimos.

7 — Para além das verificações iniciais e de renovação, previstas na secção 19 do anexo II do regulamento, os navios que arvoram bandeira portuguesa serão ainda objecto das seguintes verificações, as quais são averbadas no certificado ISSC:

a) Uma verificação intermédia a ter lugar entre o 2.º e o 3.º aniversários do certificado, a qual incluirá a inspecção do sistema de protecção do navio e dos equipamentos de protecção conexos, a fim de comprovar se continuam a ser adequados aos fins a que o navio se destina;

b) Uma verificação adicional pode ser imposta nas seguintes situações:

i) O PPN, ou o sistema de protecção do navio e os equipamentos de protecção conexos sofreram modificações significativas;

ii) Sempre que o navio tenha sido alvo de uma das medidas de controlo previstas nos artigos 13.º e 14.º deste decreto-lei;

iii) Ter ocorrido um incidente de protecção.

#### Artigo 24.º

##### Treinos no domínio da protecção do navio

1 — A fim de garantir a aplicação eficaz do PPN e garantir que o pessoal de bordo é competente para desempenhar todas as funções de protecção que lhe estão atribuídas, devem ser realizados treinos dentro dos intervalos previstos neste artigo, tendo em conta o tipo de navio, as substituições de pessoal do navio, as instalações portuárias que o navio venha a escalar, bem como outros aspectos considerados pertinentes.

2 — Os treinos devem ser realizados, pelo menos, de três em três meses.

3 — Sempre que mais de 25% do pessoal do navio tenha sido substituído por pessoal que não tenha participado num treino a bordo desse navio nos últimos três meses, deverá realizar-se um treino no prazo de uma semana após a substituição.

4 — Os treinos referidos no presente artigo deverão pôr à prova, entre outros aspectos enumerados no plano, as ameaças constantes no parágrafo 8.9 do anexo III do regulamento.

#### CAPÍTULO IV

##### Níveis de protecção, declaração de protecção e exercícios

#### Artigo 25.º

##### Níveis de protecção para o transporte marítimo e para os portos

1 — Para efeitos do estabelecido no regulamento, designadamente na regra 7 do capítulo XI-2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, na redacção que lhe foi dada pelo anexo I do regulamento, e na directiva, designadamente no seu artigo 8.º, os níveis de protecção para os navios, para as instalações portuárias e para os portos são os seguintes:

a) Nível de protecção 1 — nível de protecção em que devem vigorar, permanentemente, medidas de protecção mínima adequadas;

b) Nível de protecção 2 — nível de protecção em que devem vigorar, num determinado período, medidas de protecção adicionais adequadas, devido a risco acrescido de incidente de protecção;

c) Nível de protecção 3 — nível de protecção em que devem vigorar, durante um período limitado, medidas de protecção suplementares especiais devido à probabilidade ou iminência de ocorrer um incidente de protecção, mesmo que não seja possível identificar o alvo.

2 — Compete à ACPTMP estabelecer, em cada momento, em articulação com a DGAM, o nível de protecção para os navios, para as instalações portuárias e para os portos, do mesmo dando conhecimento aos OPC e aos OPP, que deverão informar os OPN e o CCOPP e os OPIP, respectivamente.

3 — A nível local, compete ao CCOPP, e sem prejuízo das competências da ACPTMP, definir, cautelar e provisoriamente, as acções de protecção suplementares consideradas adequadas, com base na avaliação da informação recebida dos órgãos competentes em sede da segurança interna ou no seguimento de ameaças recebidas no CCOPP, dando do facto imediato conhecimento à ACPTMP.

#### Artigo 26.º

##### Declaração de protecção

1 — Todos os navios que arvoram bandeira portuguesa devem requerer uma declaração de protecção nas seguintes circunstâncias:

a) Quando o navio está a operar a um nível de protecção superior ao da instalação portuária ou do navio com que está a interagir;

b) Tenha ocorrido uma ameaça à protecção do navio;

c) Tenha ocorrido um incidente de protecção envolvendo o navio;

d) Quando o navio se encontre numa instalação portuária que não está obrigada a ter e a aplicar um plano de protecção aprovado;

e) Quando o navio está a realizar operações navio-navio, com um navio que não está obrigado a ter e a aplicar um plano de protecção aprovado;

f) Quando o navio se encontre num país que não ratificou a Convenção SOLAS.

2 — As instalações portuárias localizadas no território nacional devem requerer uma declaração de protecção, pelo menos, nas seguintes circunstâncias:

a) Quando a instalação portuária está a operar a um nível de protecção 2 ou 3;

b) Quando a instalação portuária está a interagir com um navio que está a operar a um nível de protecção superior ao da instalação;

c) Quando a instalação portuária está a interagir com um navio não obrigado a ter e a aplicar um plano de protecção aprovado;

d) Quando a instalação portuária está a interagir com um navio que nas suas últimas 10 escalas registou pelo menos uma escala num país que não ratificou a Convenção SOLAS;

e) Tenha ocorrido uma ameaça à protecção da instalação portuária;

f) Tenha ocorrido um incidente de protecção envolvendo a instalação portuária, ou a instalação portuária adjacente;

g) Aquando da carga ou descarga de mercadorias ou substâncias perigosas, desde que não sejam efectuadas em terminais especializados e sem prejuízo do disposto na alínea seguinte;

h) Aquando da carga ou descarga de mercadorias classificadas como explosivos no Código IMDG.

3 — Os navios e as instalações portuárias abrangidas pelo presente decreto-lei devem conservar durante um período mínimo de três anos as respectivas declarações de protecção emitidas.

4 — O modelo da declaração de protecção, a emitir pela instalação portuária localizada em território nacional, será estabelecido em portaria do ministro que tutele os transportes marítimos.

#### Artigo 27.º

##### Exercícios

1 — Compete à ACPTMP planejar e promover a execução de exercícios de âmbito nacional.

2 — Compete ao OPP, ouvido o CCOPP, o planeamento e promoção dos exercícios, a nível do respectivo porto, em conformidade com o previsto no PPP.

3 — Compete ao OPIP, ouvido o CCOPP, o planeamento e promoção dos exercícios, a nível da respectiva instalação, em conformidade com o previsto no PPIP.

4 — A entidade responsável pela execução do exercício promove a elaboração do respectivo relatório, o qual pode ser verificado no âmbito de inspeções e auditorias efectuadas pelas entidades competentes.

5 — Os exercícios devem ter em conta os requisitos estabelecidos no anexo v deste decreto-lei, do qual faz parte integrante.

## CAPÍTULO V

### Oficiais de protecção e acreditação

#### Artigo 28.º

##### Oficial de protecção da companhia, do navio, do porto e da instalação portuária

1 — Os oficiais de protecção da companhia, do navio, do porto e da instalação portuária, e todo o pessoal na companhia, a bordo, no porto e na instalação portuária, com funções específicas de protecção, devem ter conhecimentos e formação, tendo em conta as orientações enunciadas nos parágrafos 13.1, 13.2, 13.3, 13.4, 18.1, 18.2 e 18.3 do anexo III do regulamento, para desempenhar adequadamente as funções que lhe são atribuídas.

2 — Todos os oficiais de protecção das instalações portuárias e dos portos terão de ser certificados pela ACPTMP, sendo-lhes emitido um certificado e um cartão individual, de acordo com o processo de certificação e modelos a estabelecer em portaria do ministro que tutele os transportes marítimos.

3 — As companhias, os portos e as instalações portuárias devem informar por escrito a ACPTMP, no prazo máximo de vinte e quatro horas, sempre que se registre qualquer alteração na identificação ou nos dados de contacto dos oficiais de protecção da companhia, dos portos ou dos OPIP.

## Artigo 29.º

**Acreditação e credenciação**

1 — Com vista a garantir um adequado controlo e sendo necessário definir e estabelecer sistemas de acreditação e manuseamento adequados, bem como a sujeição a credenciação junto do Gabinete Nacional de Segurança, no que respeita ao pessoal envolvido na elaboração, aprovação e gestão dos PPIP e dos PPP, a ACPTMP coordenará os respectivos procedimentos.

2 — A ACPTMP pode igualmente desenvolver processos de acreditação para representantes de outras entidades às quais, no exercício de funções legalmente reconhecidas, deva ser permitido o acesso aos portos, às instalações portuárias e aos navios.

## CAPÍTULO VI

**Organizações reconhecidas**

## Artigo 30.º

**Organizações de protecção reconhecidas para os portos**

1 — Os PPP podem ser elaborados por uma organização de protecção reconhecida para os portos (OPRP) que satisfaça, no mínimo, os seguintes requisitos:

a) Cumpra os requisitos do Decreto-Lei n.º 35/2004, de 21 de Fevereiro, que regula o exercício da actividade de segurança privada; e

b) Cumpra as prescrições constantes do anexo VI deste decreto-lei, do qual faz parte integrante.

2 — As organizações que pretendam ser reconhecidas ao abrigo deste decreto-lei devem fazer prova junto da ACPTMP que cumprem os requisitos especificados no número anterior.

3 — São deveres das OPRP fornecer à ACPTMP, anualmente ou sempre que se justifique, as seguintes informações:

a) A lista dos seus funcionários encarregues da elaboração do PPP;

b) Os nomes e dados de contacto para as vinte e quatro horas do dia dos seus responsáveis para as matérias abrangidas por este decreto-lei.

4 — A lista das OPRP será publicada na página electrónica da ACPTMP e actualizada sempre que tal se justifique.

## Artigo 31.º

**Organizações de protecção reconhecidas para navios**

1 — A ACPTMP pode delegar numa OPRN as tarefas relativas à aprovação dos PPN, à realização das verificações a bordo e à emissão da respectiva certificação, desde que estes organismos satisfaçam no mínimo os seguintes requisitos:

a) Cumpram o Decreto-Lei n.º 321/2003, de 23 de Dezembro, que transpõe para a ordem jurídica interna as Directivas n.ºs 2001/105/CE e 2002/84/CE;

b) Cumpram as prescrições constantes do parágrafo 4.5 do anexo III do regulamento.

2 — As organizações que pretendam ser reconhecidas ao abrigo deste decreto-lei devem fazer prova junto da

ACPTMP de que cumprem os requisitos especificados no número anterior.

3 — São deveres das OPRN:

a) Fornecer à ACPTMP, anualmente ou sempre que se justifique, as seguintes informações:

i) A lista dos seus funcionários encarregues da revisão e aprovação do PPN e da realização das verificações a bordo previstas neste diploma;

ii) Os nomes e dados de contacto para as vinte e quatro horas do dia dos seus responsáveis em Portugal para as matérias abrangidas por este decreto-lei;

iii) O calendário com indicação das datas das verificações a bordo previstas neste decreto-lei;

iv) A lista dos navios por ela certificados;

v) Cópia dos certificados ISSC ou ISSC provisório;

b) Abster-se de emitir os certificados ISSC ou ISSC provisório para navios que tenham mudado de OPRN por razões de protecção sem prévia consulta à ACPTMP.

4 — A lista das OPRN será publicada na página electrónica da ACPTMP e actualizada sempre que tal se justifique.

## CAPÍTULO VII

**Disposições complementares**

## Artigo 32.º

**Registos**

1 — Sem prejuízo das competências da autoridade marítima no âmbito de acontecimentos de mar e, designadamente, de sinistros marítimos, cada navio, instalação portuária ou porto objecto de um incidente de protecção deve elaborar um relatório dos factos ocorridos e do procedimento seguido, o qual deve ser imediatamente enviado à ACPTMP, com cópia para o CCOP no caso de IP ou porto, e conservado, pelo navio, instalação portuária ou porto, durante pelo menos três anos.

2 — Devem ser conservados a bordo, durante pelo menos três anos, registos das actividades e ocorrências descritas na secção 10.1 do anexo II, os quais devem ser elaborados na língua de trabalho do navio, e, se esta não for o inglês, o francês ou o espanhol, incluir-se-á uma tradução numa destas línguas.

3 — Devem ser conservados na instalação portuária, durante pelo menos três anos, registos das seguintes actividades e ocorrências, os quais devem ser elaborados em português:

a) Formação e treinos;

b) Exercícios;

c) Ameaças à protecção e incidentes de protecção;

d) Violações da protecção;

e) Alterações do nível de protecção;

f) Auditorias internas e avaliações das actividades de protecção;

g) Manutenção, calibragem e ensaio dos equipamentos de protecção existentes na instalação portuária.

4 — São conservados na APP, durante pelo menos três anos, registos das seguintes actividades e ocorrências, os quais devem ser elaborados em português:

a) Exercícios;

b) Ameaças à protecção e incidentes de protecção;

- c) Alterações do nível de protecção do porto;
- d) Auditorias internas e avaliações das actividades de protecção;
- e) Manutenção, calibragem e ensaio dos equipamentos de protecção que lhe pertencam.

### Artigo 33.º

#### Actividades não abrangidas

1 — Os planos de protecção dos navios, das instalações portuárias e dos portos devem conter procedimentos para garantir que a respectiva protecção não é comprometida por qualquer *interface* navio-porto, ou operação navio-navio, realizada com um navio ou instalação portuária não abrangidos por este decreto-lei.

2 — Os PPN devem especificar os procedimentos e medidas de protecção que o navio deverá aplicar quando:

- a) Se encontra num porto de um Estado que não é Governo Contratante;
- b) Procede a uma actividade de *interface* com um navio não abrangido pelo presente decreto-lei;
- c) Procede a uma actividade de *interface* com plataformas fixas ou flutuantes, ou uma unidade de perfuração móvel *in situ*;
- d) Procede a uma actividade de *interface* com um porto ou instalação portuária não abrangidos por este decreto-lei.

### Artigo 34.º

#### Controlo de acesso aos navios e às instalações portuárias

1 — O controlo e acesso aos navios e às instalações portuárias serão efectuados de acordo com o previsto no respectivo plano de protecção e nas normas e regulamentos aplicáveis, podendo ser utilizado cartão de identificação próprio ou comum, consoante o instituído.

2 — Os sistemas de controlo de acessos implementados pelas entidades responsáveis pelas instalações portuárias e pelo porto não podem impedir ou restringir a acção das entidades integrantes da estrutura de segurança interna, bem como das demais autoridades com competências atribuídas na área portuária, desde que os respectivos agentes se encontrem devidamente identificados.

### Artigo 35.º

#### Confidencialidade

A ACPTMP, a AP, as IP, as companhias, as OPRP, as OPRN e demais entidades responsáveis pela aplicação e execução do presente decreto-lei devem estabelecer e implementar procedimentos destinados a assegurar a natureza «confidencial» das matérias tratadas, nomeadamente:

- a) Informações comunicadas ao abrigo da regra 9.3.2 do anexo I do regulamento;
- b) Matéria relativa às avaliações de protecção e aos planos de protecção dos navios e das instalações portuárias;
- c) Matéria relacionada com os registos previstos neste decreto-lei.

### Artigo 36.º

#### Regulamento de Saúde Internacional

O navio deve, à chegada, cumprir todos os procedimentos constantes no Regulamento de Saúde Internacional.

## CAPÍTULO VIII

### Regime contra-ordenacional

#### Artigo 37.º

##### Contra-ordenações e coimas

1 — Sem prejuízo de outras sanções que se mostrem aplicáveis, constitui contra-ordenação grave, punível com coima de € 2200 a € 3700:

a) Efectuar modificações no sistema de protecção, nos equipamentos de protecção conexos ou no PPP, sem a aprovação prévia da ACPTMP, conforme estabelecido no n.º 6 do artigo 16.º deste decreto-lei;

b) Não cumprimento ou o cumprimento defeituoso dos requisitos previstos no artigo 12.º deste decreto-lei, quer para os navios quer para as instalações portuárias abrangidas e que representem um perigo manifesto para a protecção;

c) Prestação de informações pelo comandante do navio ou pelo OPN, no cumprimento do n.º 1 do artigo 13.º deste decreto-lei, que não correspondem, com rigor, aos factos constatados;

d) Não cumprimento das medidas de controlo aplicáveis ao navio e previamente notificadas, nos termos dos artigos 13.º e 14.º deste decreto-lei;

e) Inobservância, por parte dos navios que arvoram bandeira portuguesa, do estabelecido no ponto 7.1 do anexo II do regulamento;

f) Inobservância, por parte das instalações portuárias localizadas em território nacional, do estabelecido no ponto 14.1 do anexo II do regulamento;

g) O navio não possuir a bordo o sistema de alerta de protecção, previsto na regra 6 do anexo I do regulamento, ou o sistema de alerta de protecção estar inoperacional;

h) Efectuar modificações no sistema de protecção, nos equipamentos de protecção conexos ou no PPN, sem a aprovação prévia da ACPTMP ou da OPRN, conforme estabelecido no n.º 4 do artigo 22.º deste decreto-lei;

i) Os navios não possuírem os certificados exigidos pelo n.º 1 do artigo 23.º deste decreto-lei ou os certificados não serem válidos;

j) Efectuar modificações no sistema de protecção, nos equipamentos de protecção conexos ou no PPIP sem a aprovação prévia da ACPTMP, conforme estabelecido no n.º 6 do artigo 17.º deste decreto-lei;

l) Inobservância por parte da AP, IP, companhias, OPRP e OPRN das regras de confidencialidade a que estão obrigadas, conforme estabelecido no artigo 35.º deste decreto-lei.

2 — Constituem, ainda, contra-ordenação punível com coima de € 400 a € 2500:

a) Não comunicação à ACPTMP, no prazo de vinte e quatro horas, das eventuais alterações verificadas na identificação do OPP, incluindo os seus dados de contacto para as vinte e quatro horas do dia, conforme previsto no n.º 3 do artigo 28.º deste decreto-lei;

b) Não disponibilização pela companhia ao comandante das informações previstas na regra 5 do anexo I do regulamento;

c) Não transmissão das informações previstas no n.º 1 do artigo 13.º deste decreto-lei, com a antecedência mínima exigida no n.º 2 desse mesmo artigo;

d) Incumprimento por parte do OPC, ou da instalação portuária, do disposto no ponto 7.5 do anexo II do regulamento;

e) Incumprimento por parte do navio do disposto no ponto 7.7 do anexo II do regulamento;

f) Não comunicação à ACPTMP, no prazo de vinte e quatro horas, das eventuais alterações verificadas na identificação do OPC e do OPIP, incluindo os seus dados de contacto para as vinte e quatro horas do dia, conforme previsto no n.º 3 do artigo 28.º deste decreto-lei.

3 — Caso a infracção seja praticada por pessoas colectivas, os montantes mínimos e máximos das coimas previstas nos n.ºs 1 e 2 são elevados, respectivamente, de € 10 000 a € 44 000 e de € 2500 a € 30 000.

4 — A negligência e a tentativa são sempre puníveis.

5 — Os montantes das coimas previstos são reduzidos a metade nos seus limites mínimos e máximos, no caso de a infracção ter sido praticada com negligência ou de se tratar de tentativa.

#### Artigo 38.º

##### Sanções acessórias

Quando a gravidade da infracção e a culpa do agente o justifique, e no caso de incumprimento dos requisitos estabelecidos nos artigos 30.º e 31.º, pode ser aplicada a sanção acessória que consiste na suspensão da delegação, concedida pela ACPTMP às OPRP, ou às OPRN, até dois anos.

#### Artigo 39.º

##### Fiscalização

1 — Compete à ACPTMP e à AMN assegurar a fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei, bem como a instrução dos processos de contra-ordenação.

2 — A aplicação das coimas compete à entidade que efectuar a instrução dos processos de contra-ordenação a que se refere o número anterior.

#### Artigo 40.º

##### Destino das coimas

1 — O montante das coimas aplicadas reverte:

- a) 50 % para o Estado;
- b) 35 % para a entidade que procedeu à instrução e decisão processual;
- c) 10 % para a entidade que levanta o auto de notícia;
- d) 5 % para a ACPTMP.

2 — O produto das coimas cobradas nas Regiões Autónomas constitui receita própria destas.

#### Artigo 41.º

##### Direito subsidiário contra-ordenacional

Às contra-ordenações previstas no presente decreto-lei é aplicável o regime geral das contra-ordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 244/95, de 14 de Setembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro.

## CAPÍTULO IX

### Disposições finais e transitórias

#### Artigo 42.º

##### Sistema de alerta

O sinal de alerta dos navios que arvoram bandeira portuguesa, previsto na regra 6 do capítulo XI-2 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, na redacção que lhe foi dada pelo anexo I do regulamento, é transmitido, a título transitório, e até à instalação definitiva do Sistema de Controlo de Tráfego Marítimo (VTS), para o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento (MRCC).

## CAPÍTULO X

### Disposições finais

#### Artigo 43.º

##### Taxas

Pelos serviços prestados pela ACPTMP no âmbito do presente decreto-lei são devidas as taxas estabelecidas na tabela de taxas do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos em vigor.

#### Artigo 44.º

##### Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de Setembro de 2006. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *Manuel Lobo Antunes* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira* — *José Manuel Vieira Conde Rodrigues* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 30 de Outubro de 2006.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 31 de Outubro de 2006.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

#### ANEXO I

##### Lista de motivos inequívocos para a inspecção aprofundada

Entre os exemplos de possíveis motivos inequívocos podem incluir-se, consoante os casos:

1) O certificado ISSC, ou certificado ISSC provisório, não é válido ou o prazo de validade já expirou (parágrafo 4.33.1 do anexo III do regulamento);

2) Informações credíveis da existência de graves deficiências no equipamento de protecção, na documentação ou nos requisitos exigidos pelo regulamento (parágrafo 4.33.2 do anexo III do regulamento);

3) Um relatório ou denúncia que, no parecer do inspector devidamente autorizado, contenha informações fiáveis claramente indicadoras de que o navio não satis-

faz as disposições do regulamento (parágrafo 4.33.3 do anexo III do regulamento);

4) A prova, ou a constatação pelo inspector devidamente autorizado exercendo o seu juízo profissional, de que o comandante ou a tripulação do navio não estão familiarizados com os procedimentos de bordo essenciais em matéria de protecção, ou não podem efectuar os exercícios relacionados com a protecção do navio, ou de que tais procedimentos ou exercícios não foram efectuados (parágrafo 4.33.4 do anexo III do regulamento);

5) A prova, ou a constatação pelo inspector devidamente autorizado exercendo o seu juízo profissional, de que membros fundamentais da tripulação do navio não são capazes de estabelecer uma comunicação adequada com outros membros essenciais da tripulação com responsabilidades em matéria de protecção a bordo (parágrafo 4.33.5 do anexo III do regulamento);

6) Provas ou informações fiáveis de que o navio embarcou pessoas, provisões ou mercadorias numa instalação portuária ou a partir de outro navio, numa situação em que a instalação portuária ou o outro navio infringiam o disposto no regulamento, e de que o navio não preencheu uma declaração de protecção, não tomou as medidas de protecção especiais ou adicionais adequadas, nem aplicou os procedimentos de protecção adequados (parágrafo 4.33.6 do anexo III do regulamento);

7) Provas ou informações fiáveis de que o navio embarcou pessoas, provisões ou mercadorias numa instalação portuária, ou a partir de outra fonte (por exemplo, outro navio ou um helicóptero), numa situação em que nem a instalação portuária nem a outra fonte são obrigadas a cumprir as disposições do regulamento, e de que o navio não tomou as medidas de protecção especiais ou adicionais adequadas, nem aplicou os procedimentos de protecção adequados (parágrafo 4.33.7 do anexo III do regulamento);

8) Se o navio for titular de um certificado internacional provisório de protecção emitido consecutivamente ao inicial, descrito na secção 19.4 do anexo II do regulamento, e se, no parecer do funcionário devidamente autorizado, um dos propósitos do navio ou da companhia ao requerer esse certificado for subtrair-se à plena aplicação das disposições do regulamento transcorrido o período de validade do certificado provisório inicial descrito na secção 19.4.4 do anexo II do regulamento (parágrafo 4.33.7 do anexo III do regulamento).

## ANEXO II

### Relatório de inspecção

O relatório de inspecção deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

- 1) Autoridade competente que redigiu o relatório;
- 2) Data e local da inspecção;
- 3) Nome do navio inspeccionado;
- 4) Pavilhão;
- 5) Tipo de navio;
- 6) Número OMI;
- 7) Indicativo de chamada;
- 8) Arqueação bruta;
- 9) Data de assentamento da quilha;
- 10) Organização de protecção reconhecida e ou qualquer outra entidade que tenha emitido o certificado ISSC ou certificado ISSC provisório para o navio em

causa, em nome do Estado de bandeira, nos termos da Convenção SOLAS;

11) Indicação da data de emissão e de caducidade do certificado ISSC ou certificado ISSC provisório;

12) Nome e endereço do proprietário;

13) Nome e endereço do afretador a casco nu;

14) Nome e endereço da companhia;

15) Nível de protecção do navio;

16) Data final de redacção do relatório de inspecção;

17) Partes ou elementos do navio que foram objecto de inspecção;

18) Natureza das anomalias;

19) Motivo(s) para o não cumprimento;

20) Medidas de controlo específicas tomadas (nenhuma, administrativas menores, inspecção aprofundada, atraso na saída do navio, restrição das operações, detenção, expulsão do porto);

21) Informações sobre a última verificação intermédia ou adicional;

22) Indicação, se for o caso, de que a organização de protecção reconhecida, que tenha efectuado a inspecção em causa, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si só ou combinadas com outras, levaram à aplicação das medidas de controlo (atraso na saída do navio, restrição das operações, detenção, expulsão do porto);

23) Medidas correctivas tomadas pelo navio ou pela companhia.

## ANEXO III

### Avaliação de protecção do porto

A avaliação de protecção deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

a) Identificação e avaliação dos bens e infra-estruturas que é importante proteger;

b) Identificação das ameaças possíveis aos bens e infra-estruturas e da probabilidade da sua ocorrência, com vista à definição das medidas de protecção e sua ordem de prioridade;

c) Identificação, selecção e hierarquização por ordem de prioridade das contramedidas e mudanças de procedimento e identificação do seu nível de eficácia na redução da vulnerabilidade; e

d) Identificação dos pontos fracos, incluindo o factor humano, da infra-estrutura e das políticas e procedimentos aplicados.

Para esse efeito, a avaliação deverá abranger, pelo menos, os seguintes aspectos:

a) Identificação de todas as zonas com impacte na protecção do porto e, consequentemente, do perímetro deste. Incluem-se aqui as instalações portuárias abrangidas pelo regulamento, cuja avaliação de risco servirá de ponto de partida;

b) Identificação dos problemas de protecção decorrentes da *interface* das medidas de protecção das instalações portuárias com outras medidas de protecção do porto;

c) Identificação do pessoal do porto que deve ser submetido a verificação de antecedentes e ou credenciação devido à sua interacção com zonas de alto risco;

d) Subdivisão do porto em zonas, se aconselhável, em função da probabilidade de ocorrência de incidentes de protecção. As diferentes zonas serão avaliadas em função não apenas do seu perfil de alvo potencial

directo, mas também da possibilidade de constituírem ponto de passagem quando o alvo sejam zonas vizinhas;

e) Identificação das variações do risco, por exemplo, em função da sua sazonalidade;

f) Identificação das características específicas de cada zona, nomeadamente localização, acessos, alimentação de energia eléctrica, sistema de comunicações, regime de propriedade, utentes e outros elementos julgados pertinentes para a protecção;

g) Elaboração de cenários de ameaça potencial para o porto. A totalidade do porto ou partes específicas da sua infra-estrutura, a carga, bagagem, pessoas ou equipamento de transporte que nele se encontrem podem constituir o alvo directo de uma ameaça identificada;

h) Identificação das consequências específicas de um cenário de ameaça. Estas podem incidir numa só ou em várias zonas. Deverão ser identificadas tanto as consequências directas como as indirectas. O risco de baixas humanas deve merecer atenção especial;

i) Identificação da possibilidade de potenciação dos efeitos de um incidente de protecção;

j) Identificação das vulnerabilidades de cada zona;

l) Identificação dos aspectos organizacionais pertinentes para a protecção geral do porto, incluindo a multiplicidade de autoridades com competências de protecção e os procedimentos e regras vigentes;

m) Identificação das vulnerabilidades da protecção global do porto em relação com os aspectos da organização, da legislação e dos procedimentos;

n) Identificação das medidas, procedimentos e acções destinados a reduzir as vulnerabilidades críticas. Deverá dar-se atenção à necessidade, e aos meios, de controlar ou restringir o acesso a todo ou a partes específicas do porto, incluindo a identificação dos passageiros, do pessoal do porto e outros trabalhadores, dos visitantes e dos tripulantes dos navios, bem como de vigilância de zonas ou actividades e de controlo da carga e das bagagens. Essas medidas, procedimentos e acções devem ser consentâneas com o risco percebido, que pode variar de zona para zona no porto;

o) Identificação de mecanismos de reforço das medidas, procedimentos e acções em caso de alteração do nível de protecção para um nível superior;

p) Definição de regras específicas de tratamento de problemas de protecção tipificados, nomeadamente carga, bagagens, bancas, provisões ou pessoas «suspeitos», volumes não identificados, perigos notórios (por exemplo, uma bomba). Essas regras deverão servir para determinar em que condições será preferível afastar o risco quando este se verificar ou depois de o transferir para uma zona protegida;

q) Identificação das medidas, procedimentos e acções destinados a limitar e mitigar as repercussões;

r) Estabelecimento de uma divisão de tarefas compatível com a adequada e correcta aplicação das medidas, procedimentos e acções identificados;

s) Tomada em consideração, quando adequado, da relação com outros planos de protecção (por exemplo, os planos de protecção das instalações portuárias) e outras medidas de protecção vigentes. Dever-se-á atender igualmente à relação com outros planos de intervenção (por exemplo, plano de combate a marés negras, plano portuário de contingência, plano de acção médica, plano de resposta a acidentes nucleares, etc.);

t) Identificação dos requisitos de comunicação para o accionamento das medidas e procedimentos;

u) Tomada em consideração das medidas de protecção das informações de protecção sensíveis;

v) Determinação da «necessidade de conhecer» relativamente às pessoas directamente envolvidas e, quando adequado, ao público em geral.

#### ANEXO IV

##### Plano de protecção do porto

O plano de protecção estabelece as disposições de protecção a tomar no porto. O plano deve ter por base as conclusões da avaliação de protecção do porto. Deve estabelecer medidas concretas de forma clara e prever um mecanismo de controlo que permita a adopção de medidas correctivas adequadas quando necessário.

O plano de protecção deve abranger os seguintes aspectos gerais:

a) Definição das zonas com impacte na protecção do porto. Dependendo da avaliação de protecção do porto, as medidas, procedimentos e acções poderão variar de zona para zona. Certas zonas poderão, com efeito, necessitar de medidas de prevenção mais rigorosas do que outras. Deverá dar-se especial atenção às interfaces entre zonas identificadas na avaliação de protecção;

b) Coordenação das medidas de protecção relativas a zonas com características de protecção distintas;

c) Instituição, se for caso disso, de medidas diferenciadas em função da parte do porto de que se trate, da alteração dos níveis de protecção e das informações específicas provenientes dos serviços de informações;

d) Definição de uma estrutura organizacional que permita reforçar a protecção do porto.

Com base nestes aspectos gerais, o plano de protecção atribuirá as tarefas e estabelecerá os planos de actividade nos seguintes domínios:

a) Requisitos de acesso. Em algumas zonas, estes requisitos só se aplicarão quando os níveis de protecção excederem patamares mínimos. Os requisitos e patamares devem figurar em detalhe no plano de protecção do porto;

b) Requisitos de controlo dos documentos de identificação, das bagagens e da carga. Estes requisitos poderão ser ou não aplicáveis, ou ser ou não integralmente aplicáveis, às diferentes zonas. As pessoas que pretendam entrar ou se encontrem numa zona poderão ser objecto de controlo. O plano de protecção deve dar resposta adequada às conclusões da avaliação de protecção do porto, que constitui um instrumento de identificação dos requisitos de protecção a estabelecer para cada zona e em cada nível de protecção. Caso se utilizem cartões de identificação especiais para fins de protecção do porto, deverão estabelecer-se procedimentos claros para a emissão, controlo da utilização e devolução de tais documentos. Esses procedimentos deverão ter em conta as características específicas de certos grupos de utentes do porto, possibilitando a adopção de medidas diferenciadas que limitem o impacte negativo dos requisitos de acesso. As categorias a estabelecer deverão incluir, pelo menos, os marítimos, os agentes das autoridades, as pessoas que trabalham ou se deslocam regu-



larmente ao porto, os residentes no porto e as pessoas que nele trabalham ou a ele se deslocam ocasionalmente;

c) Ligação com as autoridades responsáveis pelo controlo da carga, das bagagens e dos passageiros. Se necessário, o plano deve prever a ligação com os sistemas de informação e de desembarço destas autoridades, incluindo os eventuais sistemas de desembarço pré-chegada;

d) Procedimentos e medidas para o tratamento de carga, bagagem, bancas, provisões ou pessoas suspeitas, incluindo a designação de uma zona protegida, bem como de outros problemas de protecção e incidentes de violação da protecção do porto;

e) Requisitos de vigilância de zonas ou de actividades nelas exercidas. A determinação da necessidade de vigilância e das soluções técnicas a utilizar terá por base a avaliação de protecção do porto;

f) Sinalização. As zonas sujeitas a requisitos (acesso e ou controlo) devem ser adequadamente sinalizadas. Os requisitos de acesso e de controlo devem ter em conta a legislação aplicável e as práticas vigentes. A vigilância de actividades deve ser devidamente indicada, se a legislação nacional a isso obrigar;

g) Comunicações e habilitação de protecção. As informações de protecção relevantes devem ser comunicadas correctamente em conformidade com as normas de habilitação de protecção incluídas no plano. Atendendo à sensibilidade de certas informações, a comunicação terá por base o princípio da «necessidade de conhecer», devendo todavia prever-se, nos casos necessários, procedimentos para as comunicações dirigidas ao público em geral. As normas de habilitação de protecção devem fazer parte do plano e destinam-se a proteger da divulgação não autorizada as informações de segurança sensíveis;

h) Notificação de incidentes de protecção. A fim de assegurar uma intervenção rápida, o plano de protecção deve estabelecer requisitos claros de notificação dos incidentes de protecção ao oficial de protecção do porto e ou à autoridade de protecção do porto;

i) Integração com outros planos ou actividades de prevenção. O plano deverá abordar expressamente a integração com outras actividades de prevenção e controlo exercidas no porto;

j) Integração com outros planos de intervenção e ou inclusão de medidas, procedimentos e acções específicos de intervenção. O plano deverá expor em detalhe a interacção e coordenação com outros planos de intervenção ou emergência. Onde necessário, os conflitos existentes deverão ser resolvidos e as lacunas colmatadas;

l) Requisitos de formação e de realização de exercícios;

m) Organização operacional da protecção do porto e métodos de trabalho. O plano de protecção deve detalhar a organização, bem como a divisão de tarefas e os métodos de trabalho a nível de protecção do porto. Deve igualmente especificar as modalidades de coordenação com os oficiais de protecção das instalações portuárias e dos navios, de acordo com as necessidades. Deve ainda definir as tarefas da comissão consultiva de protecção do porto;

n) Procedimentos de adaptação e actualização do plano.

#### ANEXO V

##### Requisitos básicos das acções de formação para a segurança

Pelo menos uma vez por ano, mas com intervalos não superiores a 18 meses, deverão realizar-se acções de formação de vários tipos, com a eventual participação dos oficiais de protecção das instalações portuárias, em conjugação com a autoridade competente para a protecção do transporte marítimo e dos portos, os oficiais de protecção das companhias e os oficiais de protecção dos navios, caso estes se encontrem disponíveis. Os pedidos de participação dos oficiais de protecção de companhias ou navios em acções de formação conjuntas devem ter em conta as incidências na protecção e no serviço do navio. As acções de formação devem testar as comunicações, a coordenação, a disponibilidade de recursos e a capacidade de intervenção. Essas acções poderão:

- 1) Ser efectuadas em escala real ou no terreno;
- 2) Consistir em simulações em maqueta ou seminários; ou
- 3) Ser combinadas com outras acções, nomeadamente de intervenção de emergência ou outras realizadas pelas autoridades que compõem a comissão consultiva de protecção do porto.

#### ANEXO VI

##### Condições a preencher pelas organizações de protecção reconhecidas

Uma organização de protecção reconhecida deve poder demonstrar:

- a) Competências nos aspectos de protecção do porto pertinentes;
- b) Conhecimento adequado das operações portuárias, incluindo da configuração e construção do porto;
- c) Conhecimento adequado de outras operações com impacto na protecção e que possam afectar a segurança do porto;
- d) Capacidade para avaliar os riscos potenciais para a protecção do porto;
- e) Capacidade para actualizar e aperfeiçoar as competências do seu pessoal em matéria de protecção do porto;
- f) Capacidade para verificar que o seu pessoal continua a ser digno de confiança;
- g) Capacidade para manter as medidas adequadas para evitar a divulgação não autorizada de material sensível em matéria de protecção, ou o acesso não autorizado a esse material;
- h) Conhecimento da legislação nacional e internacional pertinente e das regras de protecção;
- i) Conhecimento das actuais ameaças contra a protecção, nas suas diferentes formas;
- j) Capacidade para identificar e detectar armas e substâncias e engenhos perigosos;
- l) Conhecimentos em matéria de identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a protecção do porto;
- m) Conhecimento das técnicas utilizadas para contornar as medidas de protecção;
- n) Conhecimento dos equipamentos e sistemas de protecção e vigilância e suas limitações operacionais;
- o) Que o seu pessoal está devidamente credenciado e acreditado para lidar com matérias classificadas de âmbito nacional.