PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 158/2019

de 22 de outubro

Sumário: Cria a Janela Única Logística, transpondo a Diretiva n.º 2010/65/UE.

O presente decreto-lei estabelece as condições de funcionamento e acesso à Janela Única Logística (JUL), bem como da respetiva governação, gestão e operação e transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2010/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e ou à partida dos portos dos Estados-Membros, na redação que lhe foi conferida pela Diretiva (UE) 2017/2109, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017.

O Programa do XXI Governo Constitucional prevê a implementação da JUL, como uma extensão do sistema da Janela Única Portuária (JUP) atualmente em funcionamento em todos os portos nacionais, incluindo os portos das regiões autónomas, alargando-o aos meios de transporte terrestres, camião e comboio, em todos os portos portugueses e na ligação aos portos secos nacionais e transfronteiriços, potenciando significativos ganhos de competitividade.

Os portos e o transporte marítimo desempenham um papel fundamental nas relações socioeconómicas entre países ou regiões geográficas, com uma crescente importância nas cadeias logísticas globais. As alterações tecnológicas, com particular destaque para a contentorização da carga, tiveram e têm um impacto profundo no setor portuário, no transporte marítimo e na organização das cadeias logísticas globais, nos mais variados domínios. A crescente preocupação com as questões de segurança de pessoas e bens e com a proteção ambiental são, cada vez mais, fatores que desafiam os atores da cadeia logística a elevados padrões de eficiência e a uma maior integração dos níveis de negócio e tecnológico.

Nos portos e na logística, as novas tecnologias digitais, nomeadamente os sistemas de informação, desempenham um importante papel com a oferta de soluções capazes de gerar ganhos de eficiência e fatores de diferenciação face a portos concorrentes e, por outro lado, apresentam-se como instrumentos estratégicos no auxílio da monitorização e na segurança do transporte marítimo de pessoas e mercadorias.

As administrações portuárias, em conjunto com as restantes autoridades presentes nos portos portugueses, têm uma forte tradição na utilização de sistemas de informação, designadamente no que respeita ao despacho eletrónico de navios e mercadorias. A entrada em funcionamento da JUP em 2008 foi um passo essencial, constituindo a ferramenta onde todos os parceiros, públicos e privados, envolvidos no negócio portuário efetuam, uma única vez, os seus atos declarativos, necessários à circulação de navios e mercadorias, implementando-se, pela primeira vez, o conceito de Janela Única.

Na administração marítima, foi implementado, em 2006, o sistema *Vessel Traffic Service* (VTS) do continente, o qual contemplou a criação da Base de Dados de Navegação Nacional que, por sua vez, permitiu o desenvolvimento da componente nacional do sistema *SafeSeaNet* respeitante à implementação da Diretiva 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, relativa à instituição de um sistema europeu de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, integrando a informação proveniente, nomeadamente, do posicionamento dos navios e dos atos declarativos efetuados nos portos através da JUP.

Em consonância com a política de criação de um espaço marítimo europeu sem barreiras, designadamente no que concerne à simplificação, harmonização e transmissão eletrónica da informação aplicável ao transporte marítimo, foi adotada a Diretiva 2010/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro, impondo uma obrigação generalizada de transmissão eletrónica da informação, a qual foi transposta pelo Decreto-Lei n.º 218/2012, de 9 de outubro. Dessa forma, os sistemas *SafeSeaNet*, criados aos níveis europeu e nacional, devem, por um lado, permitir a receção, o intercâmbio e a distribuição de informações pelos sistemas de informação dos Estados-

-Membros relativos às atividades marítimas e, por outro, ser interoperáveis com outros sistemas da União Europeia para efeitos de formalidades declarativas, com vista a facilitar o transporte marítimo e a reduzir os encargos administrativos dos agentes intervenientes, enquanto simultaneamente potenciam a segurança e proteção marítima.

Com o Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 junho de 2019 que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE, foram estabelecidas as bases para a criação de um novo ambiente digital harmonizado nos Estados-Membros para receção de obrigações de declaração sempre que um navio entra ou sai de um porto. Assim, o novo ambiente de janela única para o setor marítimo visa reunir, de uma forma coordenada e harmonizada, todas as formalidades de declaração associadas a uma escala de navio nos portos marítimos europeus. Este novo Regulamento inclui também disposições para melhorar a interoperabilidade e a interligação entre vários sistemas, permitindo assim a partilha e a reutilização dos dados em mais larga escala, incluindo a componente de intermodalidade e logística.

Neste contexto de evolução e forte digitalização, a implementação da JUL, prevista na Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, que aprova a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente — Horizonte 2026, está em linha com o referido Regulamento e permite alargar a filosofia de Janela Única ao transporte ferroviário e rodoviário e à logística, permitindo dar resposta ao objetivo preconizado de partilha de informação e integração do transporte marítimo com a intermodalidade e os pontos de concentração de carga no *hinterland* dos portos portugueses.

A revogação da Diretiva 2010/65/UE pelo referido Regulamento produz efeitos a partir de 15 de agosto de 2025, sendo necessário que, até essa data, se garanta que a diretiva em causa continua transposta no ordenamento jurídico nacional, o que é feito pelo presente decreto-lei.

De referir, ainda, que a JUL permitirá dar resposta às exigências da Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, a qual prevê que as autoridades públicas devem exigir apenas as informações de declaração essenciais e reduzir ao mínimo o número de itens, prevendo também que as condições locais poderão exigir informações específicas para garantir a segurança da navegação. Igualmente, a JUL será a ferramenta que permitirá dar cumprimento à iniciativa da Comissão Europeia designada de *Electronic Freight Transport Information* (EFTI), que visa a digitalização harmonizada da informação entre diferentes meios de transporte, nos processos e métodos de trabalho, bem como a necessidade de um único ponto de entrada nacional para a prestação dessa informação, numa lógica de intermodalidade. A EFTI acrescenta a necessidade de se garantir uma maior interoperabilidade entre todos os organismos do Estado envolvidos, bem como dos utilizadores privados destes sistemas.

Assim, com os objetivos de aumentar a eficiência das cadeias logísticas e as economias de escala entre os portos e os utilizadores, simplificar, harmonizar e desmaterializar procedimentos, maximizar a utilização das infraestruturas nacionais para o transporte de mercadorias, potenciar a intermodalidade e a utilização de transportes com maior sustentabilidade ambiental e de servir como plataforma tecnológica de suporte ao porto seco, é criada e estabelecida a JUL.

A JUL serve os propósitos fundamentais de funcionar como interligação intermodal na cadeia do transporte desde o nó porto, facilitando e distribuindo as facilidades a todos os intervenientes na referida cadeia, por forma a conseguir uma total visualização e integração em todas as operações que envolvem os portos nacionais, e dá cumprimento às iniciativas internacionais que se aplicam ao transporte marítimo, portos e intermodalidade, materializando-se, desta forma, em Portugal o conceito de Plataforma Única Marítima.

Sendo a JUL uma plataforma para todos os intervenientes na cadeia logística e dos transportes, incluindo as autoridades nacionais com competências específicas nesse âmbito, o presente decreto-lei identifica os procedimentos obrigatoriamente suportados nesta plataforma. De igual forma, a JUL, sendo uma plataforma nacional, encontra-se disponível a todos os intervenientes e autoridades que, mesmo não estando diretamente relacionadas com o sector marítimo-portuário, apresentem um interesse justificado no acesso e na utilização da mesma.

A JUL, enquanto plataforma central nacional, está diretamente conectada aos sistemas de controlo e vigilância de tráfego marítimo da administração marítima e das autoridades portuárias,

cuja informação se correlaciona e interliga para efeitos de programação, de segurança e proteção dos interesses nacionais. Acresce que, com vista à integração da informação marítima numa só plataforma, são interligados com a JUL todos os sistemas nacionais e internacionais cuja informação seja necessária para o funcionamento desta plataforma. Neste processo, foram considerados os requisitos informacionais dos formulários uniformizados pela Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional da Organização Marítima Internacional, adotada pela Conferência Internacional sobre a Facilitação das Viagens e Transportes Marítimos em 9 de abril de 1965, na sua atual redação, bem como do Regulamento Sanitário Internacional, adotado pela 58.ª Assembleia Mundial de Saúde em 23 de maio de 2005.

Importa ainda referir que a digitalização dos processos é uma prioridade para as funções de administração marítima, nas suas diversas vertentes, incluindo as atividades da pesca. Assim, a JUL irá igualmente ser utilizada para dar cumprimento a diversos processos formais, nomeadamente os previstos no Código Internacional para a Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias, de resíduos, de obrigações de reporte de mercadorias e de controlo do Estado de Porto, entre outros, estabelecendo-se assim, neste âmbito, como uma plataforma nacional que dará resposta às funções de autoridade de âmbito operacional do Estado, enquanto simultaneamente melhora e potencia o funcionamento do mercado interno, indo ao encontro das necessidades dos cidadãos e das empresas.

Na aplicação do disposto no presente decreto-lei devem ser consideradas e reutilizadas as infraestruturas tecnológicas existentes, através de mecanismos de interoperabilidade da informação.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas e a Comissão Nacional de Proteção de Dados.

Assim:

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

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece as condições de funcionamento e acesso à Janela Única Logística (JUL), bem como da respetiva governação, gestão e operação, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva 2010/65/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e ou à partida dos portos dos Estados membros, na redação introduzida pela Diretiva (UE) 2017/2109, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017.

Artigo 2.º

Janela Única Logística

1 — A JUL é o sistema especializado destinado a facilitar a transmissão eletrónica segura, entre as entidades envolvidas, das informações previstas em legislação internacional e da União Europeia, bem como na legislação nacional, que são fornecidas para os fins administrativos e operacionais necessários à movimentação dos meios de transporte, das mercadorias e das pessoas, através dos portos nacionais e das cadeias logísticas servidas, permitindo a gestão de diferentes fluxos de informação ao longo da cadeia de transporte, bem como a recolha unificada de atos declarativos.

2 — A JUL é composta pelo Modelo de Referência Nacional (MRN) e por uma plataforma tecnológica, os quais definem e suportam, respetivamente, os fluxos informacionais relativos às formalidades de declaração, ao planeamento, execução e monitorização das cadeias de transporte que usam os portos nacionais.

3 — A JUL permite a integração dos sistemas informáticos de suporte às operações das entidades envolvidas na intermodalidade e na implementação do conceito de Porto Seco, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 53/2019, de 17 de abril, permitindo igualmente suportar os procedimentos eletrónicos nacionais para cumprimento do ambiente de plataforma europeia para o setor marítimo.

Artigo 3.º

Âmbito

1 — O presente decreto-lei aplica-se a todas as pessoas singulares e coletivas, públicas ou privadas, do *foreland* e do *hinterland* que participem ou intervenham, direta ou indiretamente, de qualquer forma, na gestão dos fluxos de informação, nas formalidades de declaração e nos procedimentos referidos nos números seguintes.

2 — A JUL é de utilização obrigatória para a apresentação das formalidades de declaração e para a gestão dos fluxos de informação associados ao planeamento, execução e monitorização da movimentação dos meios de transporte e das mercadorias entre os nós da cadeia de transporte que usem os portos nacionais para a entrada, saída ou *transhipment* no/do porto nacional, ou em qualquer circunstância pontual que requeira o uso de um porto nacional.

3 — A JUL é utilizada nas seguintes atividades:

a) Transporte marítimo de pessoas e bens através dos portos nacionais;

b) Transporte de mercadorias ao longo das cadeias logísticas que utilizem os portos nacionais;

c) Serviços prestados ao navio e à carga nos portos comerciais e autorizações de trabalhos a bordo;

d) Transporte de passageiros e mercadorias pela via marítima ou fluvial;

e) Tráfego de cruzeiros e gestão de marinas e portos de recreio;

f) Atividades marítimo-turísticas, incluindo a gestão do tráfego fluvial;

g) Serviços prestados nos portos de pesca, incluindo os relativos à exportação e importação de pescado;

h) Gestão e fiscalização dos certificados digitais dos meios de transporte e mercadorias.

4 — A JUL é ainda utilizada na execução das formalidades de declaração e dos procedimentos associados ao controlo de fronteira nas zonas internacionais inseridas nas áreas de jurisdição das autoridades portuárias.

5 — Estão abrangidos pelo presente decreto-lei os navios e as embarcações sujeitos às formalidades de declaração previstas em legislação especial.

6 — O disposto nos números anteriores aplica-se sem prejuízo das disposições específicas do domínio aduaneiro constantes do Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União, bem como de outras disposições específicas no âmbito da atividade das restantes autoridades envolvidas.

Artigo 4.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, considera-se:

a) «Camada local», conjunto de serviços baseados em tecnologias de informação e comunicação que permitem a gestão dos processos da JUL de âmbito local em cada porto, incluindo a transmissão de informação para a «camada nacional»;

b) «Camada nacional», conjunto de serviços baseados em tecnologias de informação e comunicação que permitem a gestão dos processos da JUL de âmbito nacional, incluindo a transmissão de informação de e para os nós da «camada local» e a transmissão de informação de Portugal para os organismos internacionais, onde se inclui a Agência Europeia de Segurança Marítima;

c) «Certificado digital», o documento em suporte eletrónico com fortes mecanismos de segurança e autenticidade, produzido com um código único para permitir a sua identificação, rastreabilidade e verificação de validade, o qual é emitido, gerido e consultado de acordo com as recomendações aplicáveis da Organização Marítima Internacional e da Comissão Europeia para a digitalização dos transportes;

d) «Dados de referência», os dados comuns a todas as entidades e utilizadores da JUL relativos a navios, carga, produtos perigosos e poluentes, códigos associados às cargas, códigos de locais, entre outros que existam e que se justifiquem como necessários ao funcionamento da JUL;

e) «*Foreland*», os portos e os respetivos espaços de influência fora de Portugal, ligados por serviços de transporte marítimo, constituindo um espelho do *hinterland* na fronteira marítima dos portos;

f) «Formalidades de declaração», as informações exigidas pela legislação internacional e da União Europeia, bem como pela legislação nacional, que têm de ser fornecidas para fins administrativos e operacionais necessários à movimentação dos meios de transporte e das mercadorias, bem como das pessoas;

g) «Governação, gestão e operação», conjunto de procedimentos, formalidades e atividades que permitem definir e monitorizar a estratégia de evolução da JUL, alinhar, planear e organizar o desenvolvimento da JUL e operacionalizar e dar suporte a todas as soluções que compõem a JUL;

h) «*Hinterland*», o espaço de influência em terra de um porto marítimo, do qual as cargas movimentadas têm origem ou destino, assumindo uma importância comercial de grande relevo na carga contentorizada;

i) «Navio», qualquer navio de mar ou veículo marinho;

j) «Operador económico», a entidade responsável pela movimentação de mercadorias e de contentores e pela prestação de atos declarativos ou de serviços associados;

k) «Operador de transporte no *hinterland*», a entidade responsável pelo transporte rodoviário, ferroviário ou fluvial entre os depósitos existentes nos portos marítimos e nos portos secos;

l) «Referencial de interoperabilidade», parte do MRN que identifica e especifica a interoperabilidade técnica, semântica e organizativa no âmbito da JUL;

m) «Soluções tecnológicas da JUL», conjunto de serviços baseados em tecnologias de informação e comunicação que permitem aos utilizadores da JUL a gestão dos fluxos de informação, a apresentação das formalidades de declaração e a execução dos procedimentos suportados nesta plataforma;

n) «*Transhipment*», transferência de carga de um navio para outro, com ou sem passagem pelo cais;

o) «Transmissão eletrónica de dados», o processo de transmissão de informações codificadas digitalmente, mediante a utilização de um formato estruturado passível de revisão que pode ser usado diretamente para armazenamento e tratamento por computador.

Artigo 5.º

Princípios gerais do funcionamento da JUL

1 — As informações são prestadas no âmbito da JUL pelas pessoas singulares e coletivas, públicas ou privadas, através de um único ponto de acesso nacional, de forma harmonizada e por uma única vez, sendo obrigatória a sua reutilização nos casos legalmente previstos.

2 — Os atos abrangidos pela JUL, bem como toda a tramitação, são efetuados de forma desmaterializada, sendo os pedidos reencaminhados, em razão da matéria, para as entidades competentes, que asseguram a interoperabilidade dos respetivos sistemas com a plataforma tecnológica da JUL, bem como a sua atualização permanente e imediata.

3 — Os documentos eletrónicos emitidos no âmbito da JUL possuem o mesmo valor jurídico que os documentos em suporte de papel.

4 — Sem prejuízo do acesso aos dados pessoais facultados no âmbito da JUL às entidades competentes, é assegurado o tratamento adequado desses dados exclusivamente para as finalidades previstas no presente decreto-lei.

5 — É garantida a confidencialidade das informações comerciais e outras informações sensíveis partilhadas na JUL.

6 — As entidades públicas e privadas que intervenham na JUL devem atuar em estreita colaboração, desenvolvendo os melhores esforços no sentido da concertação de interesses, designadamente no âmbito da Comissão Nacional para a Simplificação e Digitalização do Transporte e Logística criada pelo presente decreto-lei, e no desenvolvimento de forma coordenada dos sistemas de informação da competência de cada uma das partes.

CAPÍTULO II

Modelo de referência nacional e plataforma tecnológica

Artigo 6.º

Modelo de referência nacional

1 — O MRN identifica e descreve os procedimentos integrados na JUL e respetivas atividades, bem como os seus intervenientes, incluindo os dados e a respetiva informação utilizada e gerada na plataforma tecnológica.

2 — O MRN define ainda o referencial de interoperabilidade para a troca de dados entre as pessoas singulares e coletivas, públicas ou privadas, que utilizem a JUL, de forma fiável e segura, utilizando terminologias, taxonomias, canais de comunicação e estruturas de dados harmonizados, no sentido de facilitar a prossecução dos objetivos da JUL.

3 — O referencial de interoperabilidade previsto no número anterior define os controlos, regras e mecanismos para assegurar a proteção dos dados em conformidade com a legislação e boas práticas aplicáveis.

4 — O MRN é adotado pelas entidades referidas no n.º 2 de forma a garantir a harmonização ao nível nacional dos procedimentos, dos dados e das soluções tecnológicas que os suportam.

5 — Para efeitos aduaneiros, o MRN deve incorporar os procedimentos e dados previstos no modelo de dados da União Europeia.

Artigo 7.º

Plataforma tecnológica

1 — A JUL é composta pela plataforma tecnológica que suporta os procedimentos previstos no MRN e que garante a inserção e a troca de informação segura entre as entidades abrangidas pelo presente decreto-lei, a gestão comum de utilizadores e de dados de referência e a criação de uma interface harmonizada ao nível nacional, permitindo a gestão e articulação dos fluxos de informação ao longo da cadeia de transporte e de vários formatos de ficheiros.

2 — A plataforma tecnológica disponibiliza serviços para as seguintes finalidades:

a) Notificações ou declarações obrigatórias para a entrada e saída de navios nos portos nacionais;

b) Emissão de autorização de entrada, livre prática, desembaraço e despacho de largada por parte das autoridades, relativamente à entrada e saída de navios nos portos nacionais;

c) Controlos fronteiriços referentes à circulação de pessoas;

d) Formalidades e controlos aduaneiros relativos à movimentação de mercadorias e movimentos de entrada e saída nos terminais portuários;

e) Notificações de mercadorias perigosas ou poluentes;

f) Notificações de resíduos e poluentes;

g) Formalidades nos termos da Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional da Organização Marítima Internacional, adotada pela Conferência Internacional sobre a Facilitação das Viagens e Transporte Marítimos em 9 de abril de 1965, na sua atual redação (Convenção FAL);

h) Inspeção pelo Estado do porto;
i) Pedidos de fornecimentos e requisição de serviços prestados ao navio;
j) Planeamento e controlo de execução do transporte de mercadorias no *hinterland*;
k) Requisitos de gestão e proteção das instalações portuárias;
l) Informações sobre pessoas transportadas;
m) Controlos fronteiriços e de acesso de pessoas a instalações;
n) Controlos fitossanitários e veterinários das mercadorias;
o) Emissão da Fatura Única Portuária;
p) Cumprimento das formalidades relativas aos portos secos;
q) Produção de informação para as estatísticas oficiais da atividade portuária e do transporte marítimo;
r) Controlos relativos à exportação e importação de produtos da pesca e seus derivados;
s) Certificação no âmbito dos resíduos e do Código Internacional para a proteção dos navios e das instalações portuárias;
t) Pedidos de alteração de área de navegação e de navegação restrita;
u) Outras finalidades resultantes do artigo 3.º

3 — Para efeitos do cumprimento das finalidades previstas no número anterior, são estabelecidas interconexões com os sistemas de dados das entidades competentes, de acordo com o modelo de interoperabilidade a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º, funcionando a JUL como ponto central para a partilha de dados.

Artigo 8.º

Notificação prévia à entrada e saída dos portos

1 — Sem prejuízo das disposições específicas relativas às notificações em matéria de transporte marítimo aplicáveis ao abrigo de legislação da União Europeia ou nacional, ou de instrumentos jurídicos internacionais vinculativos, nomeadamente disposições referentes ao controlo de pessoas e de mercadorias, os navios abrangidos pelo presente decreto-lei fornecem na JUL, antes da entrada num porto nacional, as informações previstas no anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.
2 — As informações a que se refere o número anterior são fornecidas na JUL pelo comandante do navio ou outra pessoa devidamente autorizada pelo responsável pelo navio:

a) Com uma antecedência mínima de 24 horas;
b) O mais tardar no momento em que o navio largar do porto de partida, se a duração da viagem for inferior a 24 horas;
c) Se o porto de escala não for conhecido ou for alterado durante a viagem, logo que essa informação esteja disponível.

CAPÍTULO III

Governação, gestão e operação

Artigo 9.º

Entidades competentes

1 — Para efeitos do presente decreto-lei:

a) A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos é a autoridade competente nacional (ACN);
b) As administrações portuárias são as autoridades competentes locais (ACL).

2 — A ACN é, para todos os efeitos, o coordenador nacional no âmbito da implementação de um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo.

3 — No sentido de assegurar o cumprimento integral da legislação, bem como dos procedimentos que visem aumentar a eficácia e eficiência dos meios de transporte e das cadeias logísticas associados ao setor marítimo-portuário, a governação, gestão e operação da JUL compete:

a) À ACN no que concerne às políticas e decisões de âmbito nacional e às soluções tecnológicas que compõem a Camada Nacional da JUL;

b) Às ACL no que concerne às restantes soluções tecnológicas da JUL.

4 — A elaboração do MRN, bem como as propostas de atualização do mesmo e respetiva concretização nas soluções tecnológicas competem à ACN, que coordena, e às ACL.

5 — A ACN é responsável pela publicitação do MRN no respetivo sítio na Internet, onde constam todos os requisitos tecnológicos para as trocas de informação entre os operadores económicos e a JUL.

Artigo 10.º

Comissão Nacional para a Simplificação e Digitalização do Transporte e Logística

1 — Para assegurar a harmonização, a simplificação e a promoção da digitalização de procedimentos ao nível nacional, e de forma a garantir o acompanhamento permanente da implementação da JUL, é criada a Comissão Nacional para a Simplificação e Digitalização do Transporte e Logística (Comissão Nacional).

2 — A Comissão Nacional é constituída por:

a) Um representante da ACN, que preside;
b) Um representante das ACL;
c) Um representante da Autoridade Tributária e Aduaneira;
d) Um representante do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras;
e) Um representante da Guarda Nacional Republicana;
f) Um representante da Agência para a Modernização Administrativa, I. P.;
g) Um representante da Autoridade Marítima Nacional;
h) Um representante da Direção-Geral da Saúde;
i) Um representante da Direção-Geral de Alimentação e Veterinária;
j) Um representante da Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.;
k) Um representante da Infraestruturas de Portugal, S. A.;
l) Um representante do governo regional da Região Autónoma dos Açores;
m) Um representante do governo regional da Região Autónoma da Madeira;
n) Um representante da Associação dos Agentes de Navegação;
o) Um representante da Associação dos Transitários de Portugal;
p) Um representante da Ordem dos Despachantes Oficiais;
q) Um representante do Conselho Português de Carregadores;
r) Um representante da Associação Portuguesa de Operadores Logísticos;
s) Um representante das Comunidades Portuárias.

3 — A Comissão Nacional pode ainda integrar, em razão das matérias envolvidas, representantes de outras entidades públicas ou privadas.

4 — A Comissão Nacional pode estabelecer grupos de trabalho permanentes ou eventuais, sob a sua orientação, para estudo, análise ou validação de qualquer aspeto que tenha impacto ou necessidade de alteração.

5 — Para os efeitos previstos no n.º 4 do artigo anterior e no que se refere às atualizações do MRN, a ACN e as ACL obtêm o parecer prévio da Comissão Nacional, a qual se deve pronunciar, num prazo de 20 dias úteis, sobre as medidas propostas e respetivos impactos, tendo em conta as competências das entidades que a compõem.

6 — A ACN e as ACL disponibilizam à Comissão Nacional toda a informação relevante para a emissão do parecer, podendo a Comissão Nacional solicitar os esclarecimentos e informações que considere necessários.

7 — Caso alguma entidade tenha no âmbito da Comissão Nacional discordado expressa e fundamentadamente das propostas apresentadas pela ACN ou pelas ACL, a ACN promove nos 15 dias úteis subsequentes a realização de uma reunião de concertação com vista a ultrapassar as objeções formuladas.

8 — Os membros da Comissão Nacional podem, no âmbito desta, apresentar propostas de atualização do MRN, relativas às respetivas competências.

9 — Os membros da Comissão Nacional não auferem qualquer remuneração pelas funções desempenhadas.

10 — As normas de funcionamento da Comissão Nacional constam de regulamento interno, a elaborar e aprovar pela própria Comissão Nacional.

11 — A ACN e as ACL disponibilizam à Comissão Nacional, anualmente, relatórios de desempenho da JUL e de conformidade com o MRN.

CAPÍTULO IV

Acesso, utilização e funcionamento

Artigo 11.º

Identificação, autorização e acessos dos utilizadores da JUL

1 — Têm acesso à plataforma tecnológica as pessoas singulares e coletivas, públicas e privadas, às quais o presente decreto-lei se aplica.

2 — O acesso à informação e aos serviços disponibilizados na plataforma tecnológica carecem de autenticação individual do utilizador, sendo estabelecidas proteções baseadas em ficheiros de controlo de acessos e de auditoria dos utilizadores, nos termos do sistema comum de gestão de utilizadores e de acessos estabelecido pela ACN e pelas ACL.

3 — Cada entidade pública ou privada indica um utilizador-administrador, ao qual são atribuídos os privilégios de gestão das contas de utilizadores da respetiva entidade.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, a ACN e as ACL, tendo em consideração as respetivas áreas de competência, são responsáveis pela gestão de utilizadores, incluindo o registo de novos utilizadores e modificação de contas existentes, bem como o seu bloqueio ou extinção.

5 — O utilizador da JUL tem o direito de obter informações, sem restrições, sobre os dados inseridos na JUL que lhe digam respeito, bem como a requerer a atualização de dados e a correção de inexatidões ou omissões.

Artigo 12.º

Dados de referência

Para efeitos de harmonização a nível nacional dos dados de referência, e de forma a garantir que esses dados se encontram permanentemente coerentes e atualizados com as instituições oficiais nacionais e internacionais, são adotadas as seguintes medidas:

a) A ACN e as ACL mantêm uma base de dados comum de dados de referência, construída com base na informação disponibilizada pelas organizações internacionais e pela União Europeia, para utilização obrigatória por parte das entidades públicas e privadas abrangidas pelo presente decreto-lei;

b) Compete a cada uma das entidades nacionais, com funções de autoridade, disponibilizar os dados de referência específicos das suas áreas de intervenção, que sejam necessários ao funcionamento da JUL.

Artigo 13.º

Interface nacional harmonizada

1 — Para efeitos de inserção e transmissão de dados e partilha de informação, é estabelecida uma interface nacional harmonizada, gerida e mantida pela ACN e pelas ACL, a qual deve:

a) Adotar as normas e recomendações da Comissão Europeia e da Organização Marítima Internacional, bem como de outras entidades competentes, relevantes para o correto e adequado funcionamento da JUL;
b) Funcionar a nível nacional como ponto único de acesso para todas as entidades e utilizadores da JUL.

2 — A interface nacional harmonizada é disponibilizada num formato gráfico e eletrónico que permita o tratamento automático e eletrónico da informação, de acordo com o modelo de interoperabilidade previsto no MRN.

Artigo 14.º

Documentos eletrónicos

1 — A ACN e as ACL garantem a autenticidade da origem, a integridade do conteúdo e a legibilidade das formalidades e demais informações trocadas eletronicamente, desde o momento da sua emissão até ao final do período de arquivo, implementando controlos suscetíveis de auditoria ao fluxo de informação.
2 — Para efeitos do número anterior, considera-se garantida a autenticidade da origem e a integridade do conteúdo dos documentos emitidos por via eletrónica quando utilizado um sistema de intercâmbio eletrónico de dados, conforme previsto no referencial de interoperabilidade definido no MRN.
3 — Verificado o disposto nos números anteriores, as entidades públicas e privadas reconhecem força jurídica aos documentos tratados eletronicamente na JUL, não exigindo que a informação seja prestada por qualquer outra forma.
4 — Em tudo o que não se encontre previsto no presente artigo, é aplicável o disposto no regime jurídico dos documentos eletrónicos e da assinatura digital.

Artigo 15.º

Tratamento de dados pessoais

1 — A ACN e as ACL, em conformidade com as responsabilidades definidas no artigo 9.º, são responsáveis pelo tratamento dos dados pessoais inseridos na JUL nos termos e para os efeitos previstos na legislação em vigor, cabendo-lhes assegurar o direito de informação e de acesso aos dados pelos respetivos titulares, a correção de inexatidões e de omissões e a supressão de dados indevidamente registados.
2 — São sujeitos a tratamento, para as finalidades indicadas no n.º 2 do artigo 7.º, os seguintes dados pessoais:

a) Nome;
b) Data de nascimento;
c) Naturalidade;
d) Nacionalidade;
e) Género;
f) Tipo e número de identificação civil e respetiva data de validade;
g) Número de identificação fiscal;
h) Função ou categoria profissional;
i) Morada;
j) Correio eletrónico;
k) Contacto de telefone móvel;
l) Assinatura autografa e assinatura digital qualificada.

3 — São objeto de tratamento os dados relativos à saúde de tripulantes e passageiros recolhidos para efeitos de apresentação das formalidades às autoridades.

4 — São ainda objeto de tratamento as seguintes categorias especiais de dados:

a) Fotografia e vídeo;
b) Dados biométricos.

5 — Estão sujeitos à recolha dos dados referidos no número anterior os titulares de dados abrangidos pelo controlo de acesso a instalações portuárias.

6 — É permitido o tratamento dos dados pessoais constantes da JUL:

a) Pelo utilizador indicado por cada entidade pública ou privada, para efeitos de manutenção das contas de acesso da sua entidade, limitado aos dados identificados no n.º 3;
b) Pelos organismos e serviços do Estado e demais pessoas coletivas de direito público, utilizadores da JUL, para prossecução das respetivas competências;
c) Por quaisquer outras entidades cujo interesse seja fundamentado, mediante consentimento escrito dos titulares dos dados.

Artigo 16.º

Segurança da informação

1 — A ACN e as ACL, em conformidade com as responsabilidades definidas no artigo 9.º, tomam as medidas necessárias para garantir a confidencialidade e a integridade dos dados pessoais, das informações comerciais e de outras informações sensíveis partilhadas nos termos do presente decreto-lei.

2 — Para os efeitos previstos no número anterior, a fim de impedir o acesso de qualquer pessoa não autorizada, bem como impedir que os dados possam ser lidos, copiados ou retirados, são objeto de controlo, nomeadamente:

a) A entrada nas instalações utilizadas para tratamento de dados;
b) Os suportes de dados e respetivo transporte;
c) A transmissão de dados;
d) Os sistemas de tratamento automatizado de dados;
e) O acesso aos dados, para que só as pessoas autorizadas possam ter acesso aos dados necessários ao exercício das suas funções;

3 — A ACN e as ACL adotam as medidas técnicas e procedimentais que permitam restabelecer a disponibilidade e o acesso à informação de forma atempada, em caso de incidente físico ou técnico.

4 — A ACN e as ACL adotam ainda procedimentos para testar, apreciar e avaliar regularmente a eficácia das medidas referidas nos números anteriores.

5 — Aos dados pessoais tratados na JUL aplica-se a legislação nacional e da União Europeia em vigor em matéria de proteção de dados pessoais, devendo a ACN e as ACL designar encarregados de proteção de dados que asseguram o exercício dos direitos dos titulares dos dados e avaliam as medidas de segurança aplicadas na JUL, aplicando todos os princípios associados à proteção da privacidade.

Artigo 17.º

Sigilo profissional

Os utilizadores da JUL que, no exercício das suas funções ou no decurso da sua atividade, tomem conhecimento de dados ou informações tratadas nesta plataforma, qualquer que seja a natureza dos mesmos, ficam vinculados ao dever de sigilo profissional, inclusive após o termo das respetivas funções.

Artigo 18.º

Propriedade intelectual

1 — A titularidade dos direitos de autor, bem como de outros direitos de propriedade intelectual relativos ao código-fonte das soluções tecnológicas que compõem a JUL, documentação e elementos afins, bem como dos produtos consequentes a todas as ulteriores adaptações que se venham a revelar necessárias, encontra-se atribuída da seguinte forma:

a) À ACN no que se refere às soluções tecnológicas que compõem a camada nacional da JUL, bem como a respetiva documentação de especificação neste âmbito;
b) Às ACL, no que se refere às restantes soluções tecnológicas que compõem a JUL na camada local e a respetiva documentação de especificação.

2 — A propriedade da JUL e o título relativo a quaisquer direitos de propriedade intelectual e industrial, incluindo a patente, a marca registada, a marca de serviços, o *copyright*, bem como quaisquer outros direitos relativos à informação proprietária pertencem à ACN e às ACL, em conformidade com o definido no número anterior.

Artigo 19.º

Arquivo e período de conservação dos dados

1 — Os dados tratados na JUL são conservados durante um período mínimo de 10 anos subsequentes à data em que foram recolhidos ou em que terminar a execução de sanções aplicadas em processos contraordenacionais ou judiciais e desde que a sua eliminação não ponha em risco a consistência de outros dados.
2 — Excetuam-se do disposto no número anterior os dados pessoais, os quais são conservados durante cinco anos após a data do cancelamento da inscrição da JUL, no caso dos dados dos utilizadores, ou da data da recolha dos dados, nos restantes casos, e em ficheiro histórico durante 10 anos contados da data da respetiva eliminação na base de dados.

CAPÍTULO V

Regime contraordenacional

Artigo 20.º

Fiscalização, instrução e decisão

1 — Sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras autoridades, a fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei compete à ACN.
2 — Quando qualquer autoridade, no exercício das suas funções de fiscalização, verificar ou comprovar pessoal e diretamente, ainda que por forma não imediata, a prática de um ato que possa constituir contraordenação por violação do disposto no presente decreto-lei, levanta ou manda levantar o correspondente auto de notícia.
3 — Quando o auto de notícia for levantado por entidade diversa da ACN, o mesmo é-lhe remetido no prazo de 10 dias.
4 — A instrução dos processos de contraordenação e a aplicação das coimas competem à ACN.

Artigo 21.º

Contraordenações

1 — Sem prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou disciplinar, constitui contraordenação punida com coima de € 2200 a € 3700, no caso de pessoa singular, e de € 5000 a € 44 000, no caso de pessoa coletiva, o incumprimento dos seguintes deveres:

a) O incumprimento das formalidades de declaração previstas no anexo I ao presente decreto-lei, desde que a sua punição não se encontre expressamente prevista em legislação própria;

b) A violação do dever de sigilo profissional;
c) O acesso à JUL através de conta de utilizador que não seja a do próprio;
d) A violação dos direitos de propriedade intelectual previstos no artigo 18.º

2 — A negligência é punível, sendo os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos a metade.

3 — A tentativa é punível com a coima aplicável à contraordenação consumada, especialmente atenuada.

4 — Às contraordenações previstas no presente decreto-lei é subsidiariamente aplicável o regime do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

Artigo 22.º

Destino do produto das coimas

O produto da aplicação das coimas reverte a favor das seguintes entidades:

a) 50 % para os cofres do Estado;
b) 25 % para a ACN;
c) 15 % para a entidade que levantar o auto de notícia;
d) 10 % para o Fundo Azul criado pelo Decreto-Lei n.º 16/2016, de 9 de março.

CAPÍTULO VI

Regime financeiro e disposições finais

SECÇÃO I

Regime financeiro

Artigo 23.º

Orçamento da JUL

1 — São da responsabilidade da ACN e das ACL os custos relativos à governação, gestão e operação da JUL, repartidos da seguinte forma:

a) A evolução e a manutenção do MRN é suportado pela ACN e pelas ACL, de forma equitativa;
b) As soluções tecnológicas que compõem a camada nacional da JUL são suportadas pela ACN;
c) As restantes soluções tecnológicas que compõem a JUL são suportadas pelas ACL.

2 — Os custos de adaptação dos sistemas das restantes entidades envolvidas na JUL, nomeadamente os decorrentes da integração dos referidos sistemas com a JUL, são da responsabilidade dessas entidades.

Artigo 24.º

Taxas de utilização

1 — Os serviços disponibilizados na JUL, de utilização obrigatória e relativos ao cumprimento das formalidades de declaração perante as autoridades competentes, não estão sujeitos a qualquer taxa de utilização.

2 — As ACL podem, no âmbito das suas responsabilidades e competências, aplicar taxas de utilização por outros serviços que não estejam diretamente relacionados com o referido no número anterior.

SECÇÃO II

Disposições finais

Artigo 25.º

Isenções

1 — A ACN assegura que os navios abrangidos pelo Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua redação atual, que operam entre portos situados no território aduaneiro da União Europeia, sem que provenham, tenham feito escala ou se dirijam a um porto situado fora desse território ou a uma zona franca sujeita às modalidades de controlo de tipo I, na aceção da legislação aduaneira, ficam isentos do dever de transmitir as informações constantes dos formulários normalizados previstos na Convenção FAL (Formulários FAL).

2 — A isenção prevista no número anterior deve ser observada sem prejuízo da legislação da União Europeia aplicável e da possibilidade de serem exigidas as informações constantes dos formulários FAL referidos nos pontos 1 a 6 da parte B do anexo à Convenção FAL, necessárias para proteger a ordem e a segurança internas e para dar cumprimento à legislação em matéria de alfândegas, de fiscalidade e de controlo.

Artigo 26.º

Notificações previstas no Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho

As notificações e a informação a que se refere o Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua redação atual, passam a ser obrigatoriamente efetuadas na JUL.

Artigo 27.º

Período de adaptação

As entidades abrangidas pelo presente decreto-lei devem, no prazo máximo de 18 meses após a sua entrada em vigor, adaptar os seus sistemas eletrónicos para suportar os fluxos de informação previstos no presente decreto-lei e interligá-los com a JUL de acordo com o referencial de interoperabilidade publicado.

Artigo 28.º

Disposição revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 218/2012, de 9 de outubro.

Artigo 29.º

Referências legais à Janela Única Portuária e à Base de Dados Nacional de Navegação Marítima

As referências existentes na legislação em vigor à Janela Única Portuária e à Base de Dados Nacional de Navegação Marítima têm-se por efetuadas, para todos os efeitos legais, à JUL.

Artigo 30.º

Regiões Autónomas

O disposto no presente decreto-lei é aplicável às Regiões Autónomas, sem prejuízo da sua adequação às especificidades regionais.

Artigo 31.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 19 de setembro de 2019. — *António Luís Santos da Costa — José Luís Pereira Carneiro — António Manuel Veiga dos Santos Mendonça Mendes — Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita — Marta Alexandra Fartura Braga Temido de Almeida Simões — Pedro Nuno de Oliveira Santos — Luís Manuel Capoulas Santos — Ana Paula Mendes Vitorino.*

Promulgado em 10 de outubro de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa.

Referendado em 15 de outubro de 2019.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa.*

ANEXO

(a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º)

Atos e declarações de reporte unificadas e obrigatórias na JUL

A) Formalidades de declaração resultantes de atos jurídicos da União Europeia:

Esta categoria de formalidades de declaração inclui as informações que devem ser prestadas por força das seguintes disposições:

1) Notificação para os navios à chegada e ou à partida de portos dos Estados-Membros:

Artigo 4.º da Diretiva 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua redação atual.

2) Controlos fronteiriços de pessoas:

Artigo 8.º do Regulamento (CE) 2016/399, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março, que estabelece o código da União relativo ao regime de passagem de pessoas nas fronteiras (Código das Fronteiras Schengen), na sua redação atual.

3) Notificação de mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo (incluindo a notificação de bancas):

Artigo 13.º da Diretiva 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 180/2004, de 27 de julho, na sua redação atual.

4) Notificação de resíduos:

Artigo 6.º da Diretiva 2000/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos

da carga, transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 165/2003, de 24 de julho, na sua redação atual.

5) Notificação de informações em matéria de proteção:

Artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março, relativo ao reforço da proteção dos navios e das instalações portuárias.

Enquanto não for aprovado um formulário harmonizado a nível internacional, deve ser utilizado o formulário que consta do apêndice ao presente anexo para a transmissão das informações exigidas pelo artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março.

6) Informação sobre pessoas a bordo:

Artigos 4.º, n.º 2, e 5.º, n.º 2, da Diretiva 98/41/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho, relativa ao registo de pessoas a bordo e que naveguem de ou para portos da União.

7) Formalidades aduaneiras:

a) Formalidades à chegada:

— Notificação de chegada [artigo 133.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União];

— Apresentação das mercadorias à alfândega [artigo 139.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013];

— Declaração de depósito temporário das mercadorias [artigo 145.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013];

— Estatuto aduaneiro das mercadorias [artigos 153.º a 155.º do Regulamento (UE) 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013];

— Documentos de transporte eletrónicos utilizados em trânsito [artigo 233.º, n.º 4, alínea *e*), do Regulamento (UE) 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013];

b) Formalidades à partida:

— Estatuto aduaneiro das mercadorias [artigos 153.º a 155.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013];

— Documentos de transporte eletrónicos utilizados em trânsito [artigo 233.º, n.º 4, alínea *e*), do Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013];

— Notificação de saída [artigo 267.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013];

— Declaração sumária de saída [artigos 271.º e 272.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013];

— Notificação de reexportação [artigos 274.º e 275.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013].

8) Carga e descarga segura de navios graneleiros:

Artigo 7.º da Diretiva 2001/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de dezembro, relativa ao estabelecimento de requisitos e procedimentos harmonizados para a descarga e carga segura de navios graneleiros.

9) Controlo do Estado do Porto («Port State Control»):

Artigos 9.º e 24.º, n.º 2, da Diretiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril, relativa ao Controlo do Estado do Porto.

10) Estatísticas do transporte marítimo:

Artigo 3.º da Diretiva 2009/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio, relativa ao reporte estatístico do transporte de pessoas e bens por via marítima.

11) Notificação de informações em matéria de emissões:

Artigo 25.º do Regulamento (UE) 2015/757, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE.

B) Formulários FAL e formalidades resultantes de instrumentos jurídicos internacionais:

Esta categoria de formalidades de declaração inclui as informações que devem ser prestadas nos termos da Convenção FAL e de outros instrumentos jurídicos internacionais aplicáveis:

1) Formulário FAL n.º 1: Declaração geral;
2) Formulário FAL n.º 2: Declaração de carga;
3) Formulário FAL n.º 3: Declaração de provisões de bordo;
4) Formulário FAL n.º 4: Declaração dos bens da tripulação;
5) Formulário FAL n.º 5: Rol da tripulação;
6) Formulário FAL n.º 6: Lista de passageiros;
7) Formulário FAL n.º 7: Mercadorias perigosas;
8) Declaração Marítima de Saúde.

C) Obrigações de declaração decorrentes da legislação e dos requisitos nacionais.

APÊNDICE

Formulário para a transmissão de informações em matéria de proteção para todos os navios antes da entrada num porto de um Estado-Membro da União Europeia

[Regra 9 do Capítulo XI-2 da Convenção Internacional para a Proteção da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS) e n.º 3 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004]

Dados do navio e contactos			
Número OMI		Nome do navio	
Porto de registo		Estado de pavilhão	
Tipo de navio		Indicativo de chamada	
Arqueação bruta		Números de contacto da Inmarsat (caso exista)	
Nome e número de identificação da companhia		Nome e contactos disponíveis 24 horas por dia do oficial de proteção da companhia	
Porto de chegada		Instalação portuária de chegada (se conhecida)	
Informações sobre o porto e as instalações portuárias			
Data e hora prevista de chegada do navio ao porto			
Objetivo principal da escala			

Informação exigida pela regra 9.2.1 do capítulo XI-2 da Convenção SOLAS						
O navio possui um certificado internacional de proteção do navio válido (ISSC)?	SIM	ISSC		NÃO – Por que razão?	Emitido por (nome da administração ou organização de proteção reconhecida)	Validade (dd/mm/aaaa)
O navio transporta a bordo um plano de proteção aprovado?	SIM	NÃO	Qual o nível de proteção a que o navio está a operar?	Segurança Nível 1	Segurança Nível 2	Segurança Nível 3
Localização do navio no momento da elaboração do presente relatório						

Lista das dez últimas escalas em instalações portuárias por ordem cronológica (começando pela mais recente):							
N.º	Data de chegada (dd/mm/aaaa)	Data de partida (dd/mm/aaaa)	Porto	País	UN/LOCODE (se disponível)	Instalação portuária	Nível de proteção
1							NP =
2							NP =
3							NP =
4							NP =
5							NP =
6							NP =
7							NP =
8							NP =
9							NP =
10							NP =

O navio tomou alguma medida de proteção especial ou adicional, para além das contidas no plano de proteção aprovado? Se a resposta for SIM, indicar as medidas de proteção especial ou adicional aplicadas:	SIM	NÃO

N.º (como acima)	Medidas de proteção especial ou adicional tomadas pelo navio
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

Apresentar uma lista das operações navio-navio efetuadas durante as 10 últimas escalas nas instalações portuárias acima referidas, por ordem cronológica (começando pela mais recente). Se necessário, aumentar o número de linhas do quadro ou utilizar uma folha adicional – indicar o número total de operações:

Os procedimentos de proteção do navio especificados no plano de proteção aprovado foram aplicados em todas essas operações navio-navio? Se a resposta for NÃO, especificar na última coluna do quadro abaixo as medidas de proteção alternativas aplicadas.	SIM	NÃO

N.º	Data de chegada (dd/mm/aaaa)	Data de partida (dd/mm/aaaa)	Localização ou latitude e longitude	Operações navio-navio	Medidas de proteção alternativas aplicadas
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

Descrição geral da carga a bordo do navio			
A carga do navio inclui alguma substância perigosa abrangida pelas classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 ou 8 do código IMDG?	SIM	NÃO	Se a resposta for SIM, confirmar que se encontra apenso o Manifesto de Mercadorias Perigosas (ou um extrato adequado do mesmo)
Confirmar que vai junta uma cópia da Lista da Tripulação	SIM	Confirmar que vai junta uma cópia da Lista de Passageiros	SIM

Outras informações relacionadas com segurança			
Há alguma questão relacionada com a segurança do navio que queira comunicar?	SIM	Especificar:	NÃO
Agente do navio no porto de chegada previsto			
Nome:	Contactos (número de telefone):		
Identificação da pessoa que presta as informações			
Título ou cargo (riscar o que não interessa): Comandante / Oficial de proteção do navio / Oficial de proteção da companhia / Agente do navio (indicado acima)		Nome:	Assinatura:
Data/hora/Local de elaboração do relatório			

112680083